Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 2A 11059 E 8/93 DM 4,00
hfl 5,00 • öS 30 • SFr 4,00 • dkr 21,00

Sommer-Gärten

100 Jahre:

Straßen- (Eisen-) Bahn in Strausberg

Wie vor 100 Jahren:

Karpaten-Schmalspurabenteuer



50 2840 der DB in H0 von Roco

800-m-Schienen und kein Ende

ERICH PREUSS

DER REICHSBAHN REPORT

• 1945–1993 •

TATSACHEN · LEGENDEN
HINTERGRÜNDE

trans press



Gottwaldt
Stromlinien-Album
Ein Rückblick auf legendäre Stromlinienloks der 30er und 40er Jahre. Präsentiert werden ca. 500 bestechende Bilder aus Entwicklung, Bau und Betrieb.
ca. 300 S., ca. 420 Abb., dav. ca. 20 farb., geb.
ca. DM **78,–** Best.-Nr. **70781**



Reuter
Die Schönsten der Schiene
Der Autor stellt in diesem Bild- und Textband alle Maschinen der Achsfolge 2'B1 – Bauart Atlantic - vor. Kenner halten diese Lokomotiven für die schönsten Dampfloks überhaupt. ca. 350 S., ca. 500 Abb., geb. ca. DM **69,–** Best.-Nr. **70782**

Der Reichsbahn-Report
Tatsachen-Legenden-Hintergründe: Der Autor zeichnet in 10 Themenkreisen ein Bild von der DR, wie er es erlebt hat – aus der Sicht „von unten" und „von oben".
ca. 240 S., ca. 200 Abb., dav. ca. 30 farb., geb.
ca. DM **48,–** Best.-Nr. **70789**



Hartung
Lokomotiven und Wagen
Band1Normalspur: In Anlehnung an die transpress-Archivreihe werden die einzelnen Schweizer Baureihen mit ihrer Entwicklungsgeschichte, Fotos und Maßkizzen vorgestellt. ca. 200 S., ca. 150 Abb., dav. ca. 30 farb., geb.
ca. DM **49,80** Best.-Nr. **70773**



Zschech
Dampf- und Verbrennungstriebwagen
Nach dem bewährten Konzept der Fahrzeug- Archive von transpress aufgebaut, enthält der Band alle deutschen Dampf- und Verbrennungstriebwagen.
ca. 372 S., ca. 250 Abb., geb.
ca. DM **58,–** Best.-Nr. **70766**

trans press NEUHEITEN





Eisenbahnkalender 1994
Erlebnis Eisenbahn – jeden Monat neu und faszinierend – in 12 ausgesuchten Motiven! Der Foto-Streifzug beginnt bei der Karwendelbahn hinter Klais an der Strecke Garmisch–Seefeld und endet wiederum bei Garmisch-Partenkirchen, und zwar der Ausfahrt nach Mittenwald.
1 vierfarb. Deckbl., 12 vierfarb. Kalenderbl., Format 420 x 330 mm. Metallkammbindung
DM **19,80** Best.-Nr. **70779**

Modellbahnkalender 1994
Faszination Modelleisenbahn – jeden Monat neu und beeindruckend! Im Kalender werden Modellbahnanlagen bzw. Details unter dem Gesichtspunkt vorgestellt, möglichst vorbild- und naturgetreu zu wirken.
1 vierfarb. Deckbl.,
12 vierfarb. Kalenderbl.,
Format 420 x 330 mm,
Metallkammbindung
DM **19,80** Best.-Nr. **70780**

Erhältlich überall im Buch- und Zeitschriftenhandel

tp MEDIEN SERVICE

oder senden Sie Ihre Bestellung an
Postfach 02 · 13161 Berlin
Lieferbedingungen: Die gelieferten Bücher u. ä. bleiben bis zur endgültigen Bezahlung unser Eigentum. Versandkostenanteil Inland DM 5,-/ab Bestellwert DM 150,- porto und verpackungsfrei / europ. Ausland DM 12,- (nur Nachnahme)

Anzahl	Bestell-Nr.	Kurztitel	Preis

ME 8/93

Name ______

Straße ______

PZL/Ort ______

Modell Eisen Bahner

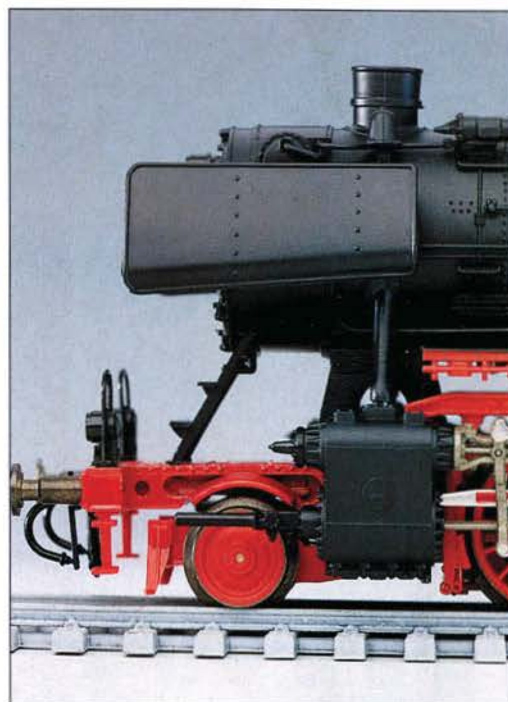
INHALT 8'93



Aus dieser Kinderstube entwickelten sich Lehmanns Groß-Bahnen. Ein Firmenporträt der Nürnberger Weltfirma auf den **Seiten 36 bis 38**.

VORBILD

MODELL





Die BR 50 2840 der DB bietet Roco als H0-Modell an. Wir ließen sie auf unserer Testanlage fahren. Das Ergebnis? **Seiten 32 bis 35.**



Franz Grund, ein passionierter und pensionierter Eisenbahner, ist seiner Leidenschaft treu geblieben: Gartensommer, unsere Titelgeschichte auf den **Seiten 6 bis 10**.

RUBRIKEN



Technische Fachtagung nannten die Österreicher eine Veranstaltung für Modelleisenbahner, die zu Himmelfahrt in der Zentralwerkstatt der ÖBB stattfand, wodurch auch das Vorbild nicht zu kurz kam. **Seite 40**

Eine Waldbahn ohne Wald, aber auf einem Knüppeldamm: Eines der vielen abenteuerlich anmutenden Motive, die Klaus Kieper in Rumänien fotografierte. **Seite 47**



Zum Titelbild:
Gartenzwerge sind das unendliche Thema für Karikaturisten, die Laubenpiepers Idylle aufs Korn nehmen. Erfüllen künftig Gartenbahnen diese Funktion? Mitnichten, wenn sie so gekonnt eingerichtet werden wie auf der Anlage, die wir bei Nürnberg fanden.

Foto: A. Stirl



Modell Eisen Bahner

26. Juni 1993 in Leipzig

Foto: Gerhardt Lindig

Liebe Leser,

seit dem 1. Juli, also seit vier Wochen, arbeitet die Post mit den neuen fünfstelligen Leitzahlen. Wir haben uns frühzeitig darum bemüht, Ihre Abonnement-Adresse entsprechend umzustellen, damit Sie unser Blatt, wie gewohnt, pünktlich im Briefkasten vorfinden.
In der überwiegenden Mehrzahl hat das auch geklappt.
Dennoch kann es sein, daß die eine oder andere Adresse nicht richtig erfaßt, nicht exakt umgeschrieben wurde.
Wir müssen auch in Betracht ziehen – ohne gegen jemanden einen Vorwurf erheben zu wollen – daß der Zusteller, der Ihnen unser Blatt bringt, sich ebenfalls in die neuen Verhältnisse einarbeiten muß.
Es ist also durchaus möglich, daß sich hier und dort eine Verzögerung ergeben hat. Sollte allerdings diese Ausgabe des MODELL EISENBAHNER wesentlich verspäteter als erwartet (Auslieferungsdatum war Mittwoch, der 4. August) bei Ihnen angekommen sein, so prüfen Sie, bitte, sogleich die Angaben auf dem Versand-Etikett: Stimmen der Name, die Straße mit Hausnummer, der Ort und die neue Postleitzahl? Sollten Sie einen Fehler feststellen, bitten wir Sie uns das umgehend mitzuteilen:

MODELL EISENBAHNER
Abonnementservice
Postfach 28
13161 Berlin.

Nur so haben wir die Möglichkeit, rasch für Abhilfe zu sorgen. Diese Bitte um eine kurze Mitteilung im Störungsfall soll für Sie allerdings nicht heißen, daß wir im Regelfall auf Ihre Post keinen Wert legen. Im Gegenteil, Sie sind jederzeit in jeder Form, d.h. als Briefschreiber oder Besucher, in der Redaktion willkommen. In Pankow. Mit der Postleitzahl 13189, wenn Sie uns besuchen, mit dem Postfach 04, Postleitzahl 13161, wenn sie uns schreiben.

F. Borchert

FAHRPLAN  Ausstellungen, Termine, Markt

150 Jahre Eisenbahn in Schlesien
Diese Ausstellung wird nochmals bis 29. August im Verkehrsmuseum Nürnberg, Lessingstr. 6 von 9.30 bis 17 Uhr gezeigt.
Info: Bufe-Fachbuch-Verlag, Friedenstr. 4, 84385 Egglham, Tel. u. Fax: 08543/3677.

6. - 8. 8. und 13. - 15. 8. Modellbahnausstellung
im Gymnasium Bad Doberan (nähe Bahnhof). Öffnungszeiten: freitags 14 bis 18 Uhr, sonnabends/sonntags 10 bis 18 Uhr.
Veranstalter: IG Mecklenburgische Eisenbahnen im Kulturbund e.V. und Bundesbahn Sozialwerk Lübeck.
Info: Jörg Schulze, Silostr. 6, 14770 Brandenburg.

14. 8. Sonderfahrt mit Schienenbus
auf den Strecken der ehem. KBE, der Rheinbraun und der ehem. KFBE durch den Kölner Stadtwald in den Hafen Köln-Niehl. Fahrpreise: Erw. 18,- DM, Kinder (6-14 Jahre) 5,- DM. Abfahrt Bf Wesseling 10 Uhr, Ankunft ca. 15 Uhr.
Info: Köln-Bonner Eisenbahn-Freunde e.V., Ludewigstr. 17, 50389 Wesseling.

18. 8. - 29. 9. Sonderausstellung
„130 Jahre Eisenbahn im Kreis Ueckermünde" im Haffmuseum, Am Rathaus 3, 17373 Ueckermünde.
Öffnungszeiten: Dienstag 9 bis 12 Uhr, 13 bis 17 Uhr; Mittwoch, Donnerstag: 9 bis 12 Uhr, 13 bis 16 Uhr, Freitag 9 bis 12 Uhr, 13 bis 15 Uhr, Sonnabend: 13 bis 16 Uhr, Sonntag: 10 bis 12 Uhr, 13 bis 16 Uhr.
Info: Haffmuseum Ueckermünde, Tel: 039771/501.

BEF-Studienfahrten
21.8. mit Sonderzug 2. Klasse, BR 52 und Pt 47 ins Bw Wolztyn/Wollstein, Rundfahrt durch Niederschlesien, Besuch der Stadt Glogow/Glogau.
3. -10.10. „Auf den Spuren des Doppeladlers", Regelzüge, meistens 1. Klasse, Krakow–Przemysl–Lvow (Ukraine), Miscolc, Budapest. Verlängerung vom 10. - 17.10. Bratislava–Wien–Brno– Prag.
Info: BEF-Studienfahrten, Stresemannstr. 30, 10963 Berlin, Tel: 030/2511081, Fax: 030/2514186.

21./22 .8. Tage der offenen Tür
an beiden Tagen nachmittags im jetzigen Bf Neuheide oder Bf Schönheide (Lokschuppen).
Info: IG Schmalspurbahn-Museumsbahn e.V., Martin Hahn, Am Fuchsstein 3, 08304 Schönheide, Tel: 037755/2462.

22. 8. Tag der offenen Tür
im Bw Engelsdorf (bei Leipzig) von 10 bis 18 Uhr, für Fotografen 8 bis 10 Uhr.
Zubringerfahrten mit SVT 137 225 ab 9.25 Uhr im Stundentakt bis 16.25 Uhr., Benutzung nur mit Sonderfahrkarte.
Vorverkauf ab 15.7. 93 im Reisezentrum Leipzig Hbf. Einzelfahrt: 4,- im Vorverkauf, 5,- DM am Triebwagen.
Info: Reichsbahndirektion Halle, Ernst-Kamieth-Str. 2, 06112 Halle/S., Tel: 0345/841 5428.

22./29. 8. Schienenbummel
mit dem HEIDE-EXPRESS
Lüneburg–Döhle–Egestorf–Amelinghausen–Lüneburg (Heideblütenfahrt); 28./29.8. Winsen (Luhe)–Egestorf–Döhle (Heideblütenfahrt); 5.9. Lüneburg–Bleckede und zurück (Fischmarkt und Hafenfest); 26.9. Lüneburg–Schwindebeck (Kartoffelmarkt).
Info: AVL-Pressedienst, PF 1208, 29446 Dannenberg.

21./22. 8. LGB Freilandschau
in der Glockenkampf-Parkanlage, 38154 Königslutter. Fahrbetrieb: 21. 8. 14 bis 18 Uhr, 22. 8. 11 bis 17 Uhr. Bei Regenwetter entfällt die Schau.
Info: Eisenbahnfreunde Königslutter, Dieter Hauschild, Samuel-Hahnemann-Str. 21, 38154 Königslutter, Tel. 05353/3509.

21./22. 8. Eisenbahnfest
in Strausberg mit Eröffnung der 10. Schienenverkehrswochen Region Berlin;. Hist. Straßenbahnbetrieb, Kleinbahn-Sonderfahrten, u. v. m.; Bus-Sonderverkehr zwischen Strausberg (Lustgarten) und Buckow (Bahnhofsfest).
Info/Standanmeldung: Strausberger Eisenbahn, Tel: 03341/22118/19, Fax: 03341/22760.

28. 8. Bahnhofsfest
bei der Parkeisenbahn am Leipziger Auensee von 10 bis 18 Uhr.
Info: M. Puschner, Altranstädter Str. 44, 04229 Leipzig, Tel: 0341/4784280, Fax: 0341/4784280.

28./29. 8. „Chemnitz-Mulde-Express"
mit dem Traditions-Eilzug und 38 205 von Chemnitz–Wechselburg nach Rochlitz und zurück. Pendelfahrten Rochlitz–Waldheim anläßlich des 100jährigen Streckenjubiläums.
Vorverkauf: Bf Chemnitz; 4. 9. „110 Jahre Schmalspurbahn Freital–Hainsberg–Kurort Kipsdorf", Sonderzug, Draisinentreffen; 4./5. 9. mit 01 137 und Traditions-Eilzug von Dresden–Bautzen–Cunewalde–Löbau nach Görlitz zum Volksfest. Besichtigung von Raw und Waggonbau. Vorverkauf: Bf Dresden Hbf, Dresden-Neustadt, Bautzen.
Info: „Sachsendampf" Pf 12 09 63, 01008 Dresden, Tel: 0351/461 4100/3716, Fax: 0351 461 3419.

28./29. 8. Dampfmodellbauer-Treffen
im Mansfeld-Museum in 06333 Hettstedt von 10 bis 17 Uhr. Ausstellung und Fahrbetrieb.
Info: Zeitschrift Das Dampf-Modell, PF 1606, 22906 Ahrensburg.

4./5. 9. Streckenjubiläum
auf KBS 458, Bahnhofsfest in Remscheid-Lennep. Planverkehr mit 628.4 zwischen Wuppertal und Solingen.
Info: (Rückumschlag) IG Bergische Bahnen e.V. PF 210540, 42355 Wuppertal.

4./5. 9. Dampflokfest
auf der Strecke Apeldoorn–Beekbergen–Loenen. Zum Einsatz kommen vsl. DB bzw. DR 23 071, 50 3654, 52 8053, 52 8139 sowie die aus Polen kommende Tkp 23.
Info: VVV Apeldoorn, Postbus 1142, 7301 BJ Apeldoorn, Tel: 003155/788421, Fax: 003155/211290.

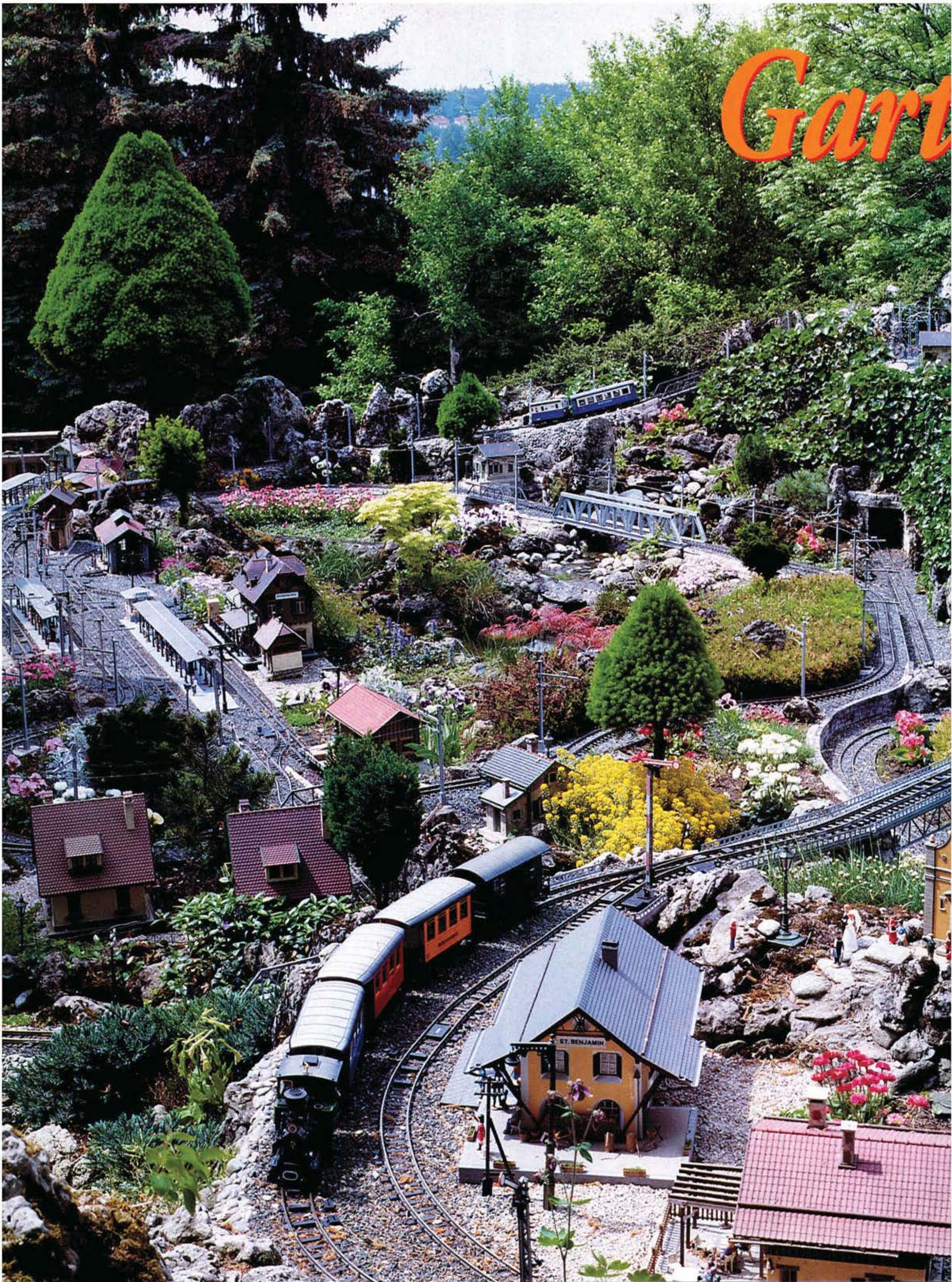
4./5. 9. Tage der offenen Tür
im Bw Lutherstadt Wittenberg von 10 bis 18 Uhr.
Info: Michael Jungfer, Wittenberger Str. 27, 06901 Kemberg.

5.9. Sonderfahrt
Passau – „Rund um den Hohen Dachstein", mit 01 509, Wagen PEF+ ÖBB, Fahrpreise: Erw. 72,- DM, Kinder (6-16 Jahre) 36,- DM, Familienkarte 2E +1K 144,-DM. Veranstalter: ÖBB - BBD Linz, Passau Hbf ab 6 Uhr, Ankunft 20.20 Uhr.
18.9. Passau–Salzburg–Passau mit Lok 01 509, Wagen PEF + ÖBB, Passau ab ca. 7 Uhr, Ankunft ca. 22.30 Uhr. Veranstalter: Landkreis Passau.
Info: Passauer Eisenbahnfreunde e.V., PF 2162, 94011 Passau, Tel: 0851/397216, Fax: 0851/31847.

5. 9. Modellbahn- und Autotauschmarkt
im Straßenbahndepot Seebenerstr. 191, 06118 Halle/S. von 10 bis 16 Uhr; Tischgebühr 14,- DM. 11 Uhr Gesprächrunde mit Redaktiom MEB.
Info mit Freiumschlag: MEH e.V., Steffen Trundt, Binnenhafenstr. 5, 06118 Halle/S.

Modellia '93
Die für den 9. bis 12. September 1993 angekündigte Ausstellung „Kleine Modelle ganz groß" in der Stadthalle Wilhelmshaven findet nicht statt.

Int. Modellbahnwettbewerb
In der Ankündigung zu oben genanntem Wettbewerb im Heft 7/93 ändert sich das Anmeldedatum vom 15. 9. 93 auf den 15. 8. 93. Alle anderen Angaben bleiben unverändert.


Gart
ST. BENJAMIN

nbahn-SOMMER

Nicht weit von Nürnberg, in der Nähe der Autobahn A 9 nach Berlin, hat der Franz Grund sein Grundstück: Ein Haus mit Garten. In der Himmelgartenstraße. Das ist keine Wortspielerei, sondern amtlich.

Enkel Benjamin, vor sechs Jahren sechs Jahre alt, wohnt mit im Haus und wollte spielen. Eisenbahn. Er fand bei Opa Franz scheunentorweitoffene Ohren, denn Opa hatte gerade nach 42 Jahren als Rangierer, Aufsichter und Fahrdienstleiter seinen Dienst bei der Bundesbahn quittiert. Gelernt hatte er einst Schreiner. Franz Grund, heute auf der Visitenkarte als LGB-Anlagenbesitzer ausgewiesen, verschaffte sich Zugang zur Nürnberger Spielwarenmesse. Sah, bat um Prospekte, maß zu Hause nach, verglich, veränderte. Denn in den sechs Jahren zuvor, seitdem der Enkel geboren war, hatte er immer auf diesen Moment des wachwerdenden Interesses gehofft und in ruhigen Nachtdienststunden schon Gleispläne entworfen. Aus betrieblicher Sicht und mit den Erfahrungen des Berufseisenbahners. Die Nenngröße war belanglos, denn Platz im Hause war vorhanden.

Nach dem Besuch der Messe und speziell des LGB-Standes war er also zum Messen in den Garten gegangen. 120 Quadratmeter wurden ins Auge gefaßt, sechs Kubikmeter Erde umgelagert, acht Tonnen Fels aus einem Steinbruch herbeigeschafft, ein 1000-Liter-Wasserbehälter isoliert und eingegraben, 140 Meter Schienen verbaut, Weichen, Signale, Stromversorgungs- und Steuerkabel installiert. Und – das verstand sich nach den vielen Dienstjahren als Fahrdienstleiter von selbst – ein Stellwerk gebaut.



Franz Grund in seinem Stellwerk, das zusätzlich als Remise für den umfangreichen Fahrzeugpark dient.

Das alles geschah mit Bedachtsamkeit. Es sollte eine Modellbahn werden, vorbildgerecht, in Fahrzeugen, Gleisanlagen und Zubehör original LGB. Diese Kriterien erfüllt die Bahn des Franz Grund: Eine Zahnradbahn am Rande der Anlage in einer Landschaft, die kaum eine andere Lösung zum Überwinden der Höhe auf solcher kurzen Entfernung zuläßt, mit Anschluß an die Nebenbahn auf der Talstation. Das Gleiche trifft für die Seilbahn im Hintergrund zu. Allerdings hat Franz Grund eingegriffen, das LGB-Original modifiziert, seinen spezifischen Verhältnissen angepaßt, wie er es auch bei den Brücken tat, wenn er sie in Einzelfällen nicht selbst baute. Dadurch wirken diese Anlagenteile noch organischer.

Auch eisenbahnmäßig hielt sich der Bauherr zurück: Eine mit Oberleitung elektrifizierte Hauptstrecke und eine nicht elektrifizierte Nebenbahn sind alles. Oben, im Gebirge, im Steinbruch, rackert noch eine Feldbahn.

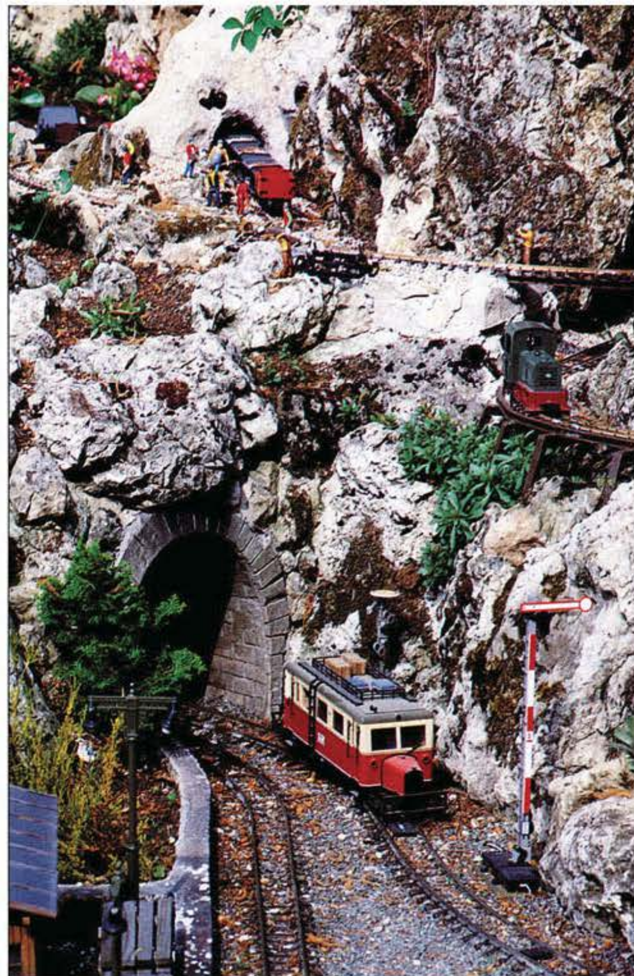
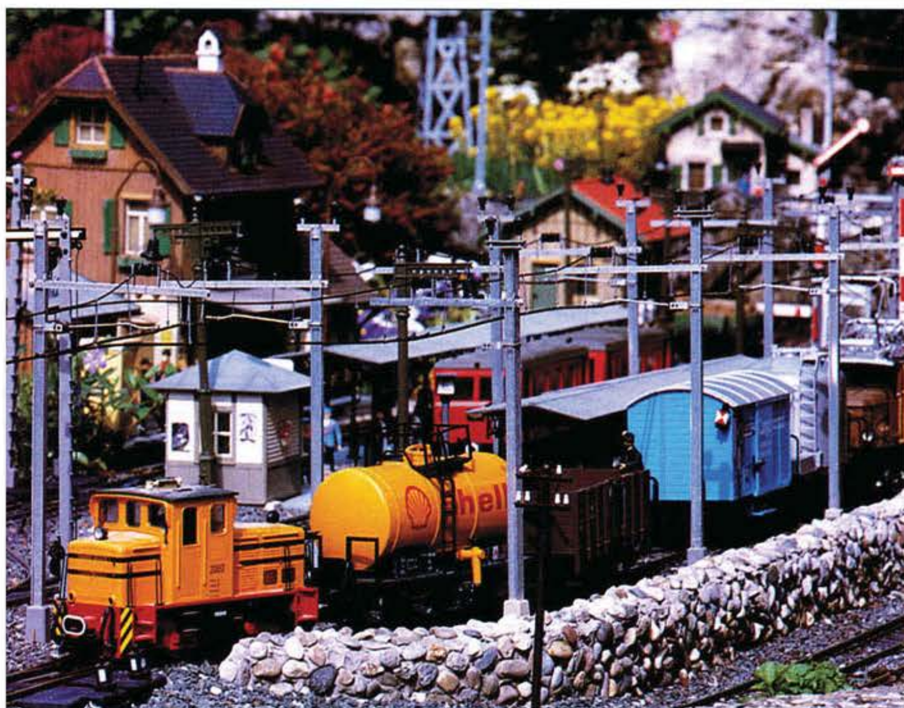
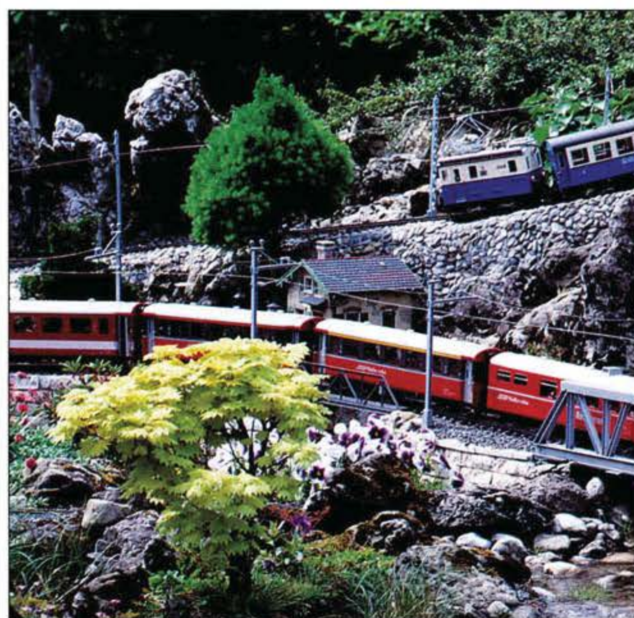
Die Gartenbahn des Franz Grund sollte nicht nur eine Modellbahn werden, sondern auch eine Spielbahn zum Mitwirken für den Enkel. Diese Eigenschaft ist der LGB-Bahn ohnehin eigen: Robust, trittfest, funktionssicher, gut bespielbar. Und mit Opa im Garten eine Eisenbahn zu bauen war ohnehin das Größte für den Kleinen.

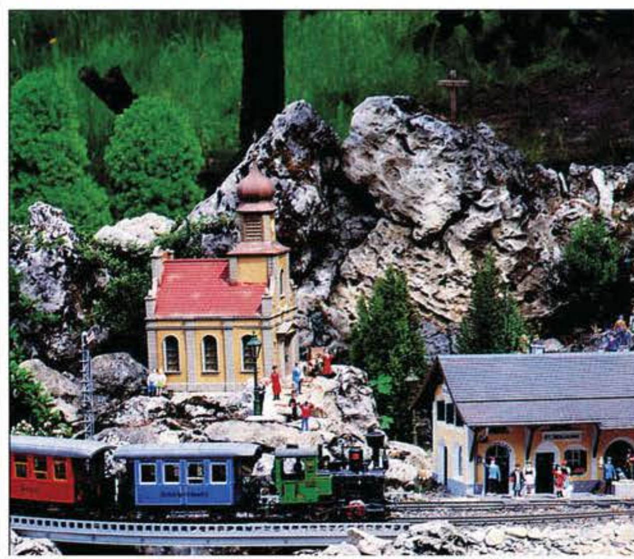
Und schließlich sollte die Eisenbahn des Franz Grund eine Gartenbahn werden. Da war Oma mit im Spiel, die Blumen wollte und einen Wasserlauf.

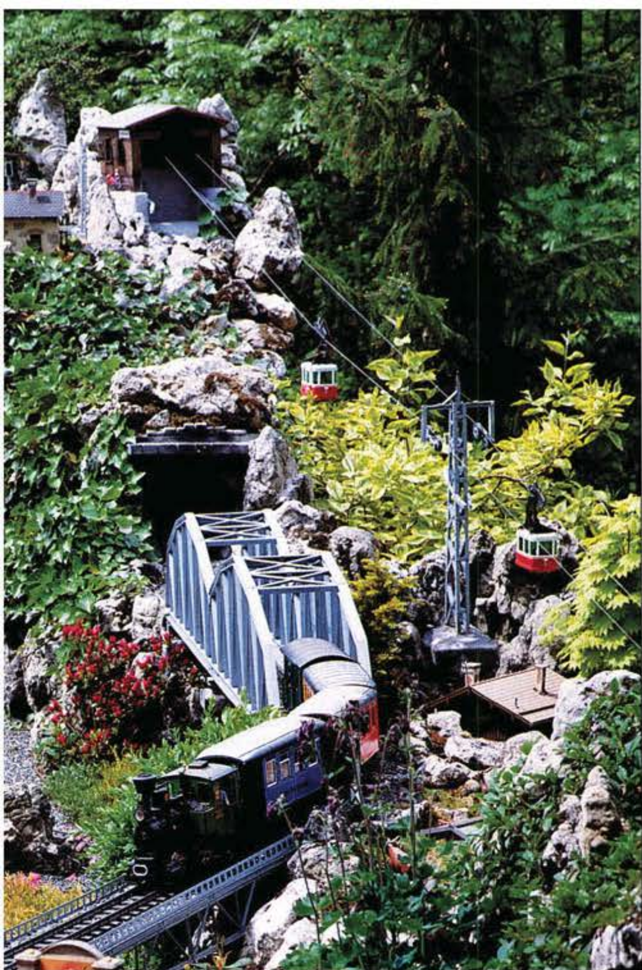
Gartenbahnen sind verführerisch: Rasch verschlingen sich die Gleise um Omas Blumenbeete und um Papas Goldfischteich und um Tante Lucies Lieblings-Knorpelkirschbaum, weil es doch so niedlich aussieht. Andererseits setzen sie gerade mit diesen verführerischen Möglichkeiten die Fantasie fast aller Familienangehörigen frei und erfüllen den idealen Zweck, vom Refugium eines Einzelgängers zum Vergnügen der ganzen Sippschaft zu werden. Kann es da oberstes Gebot bleiben, puritanische Modellbahn-Stilsauberkeit zu verlangen?

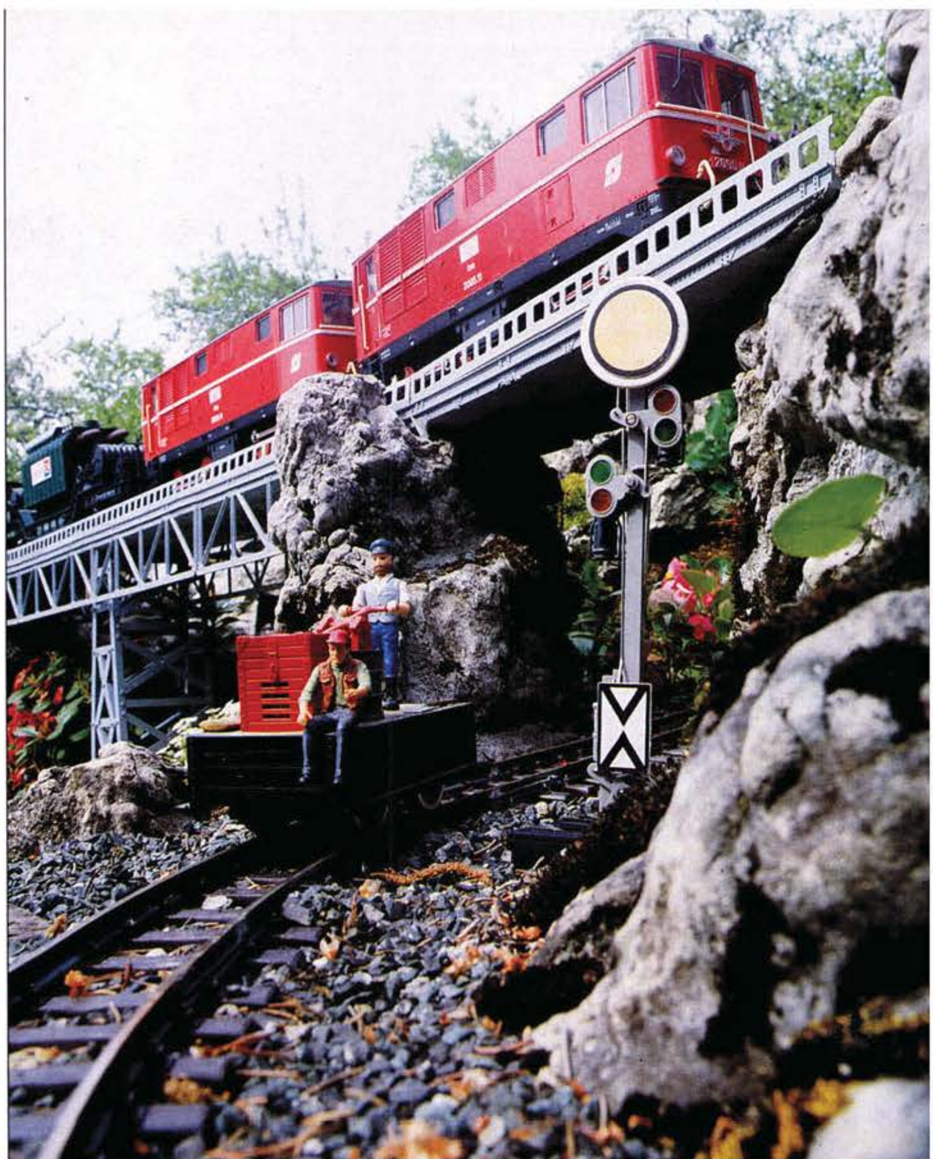
Unsere Bilder zeigen, wie Franz Grund – ein pensionierter Eisenbahner – gelerntes Handwerk, Berufserfahrung, LGB-Material , Fantasie und Spaß am Gestalten zu einer Anlage zu vereinen wußte, die der gesamten Familienatmosphäre wohl tut. Da sind selbst die Katzen einbezogen. Leider fehlt dafür der Beleg, denn als sich eine von ihnen im Tunnel niederließ, hatte der Fotograf natürlich die falsche Optik in der Kamera. Nach dem raschen Wechsel war das Tier des Platzes verwiesen: Es sollte nicht zusätzlich einen schlechten Eindruck auf kritische Bild- und Anlagenbetrachter machen.

F. Borchert

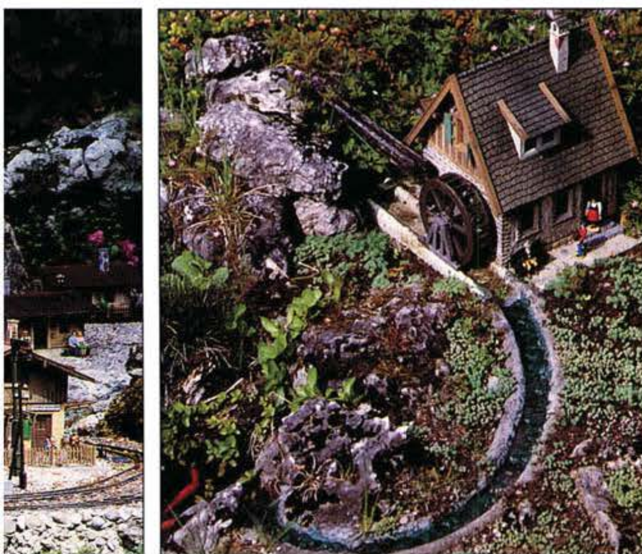


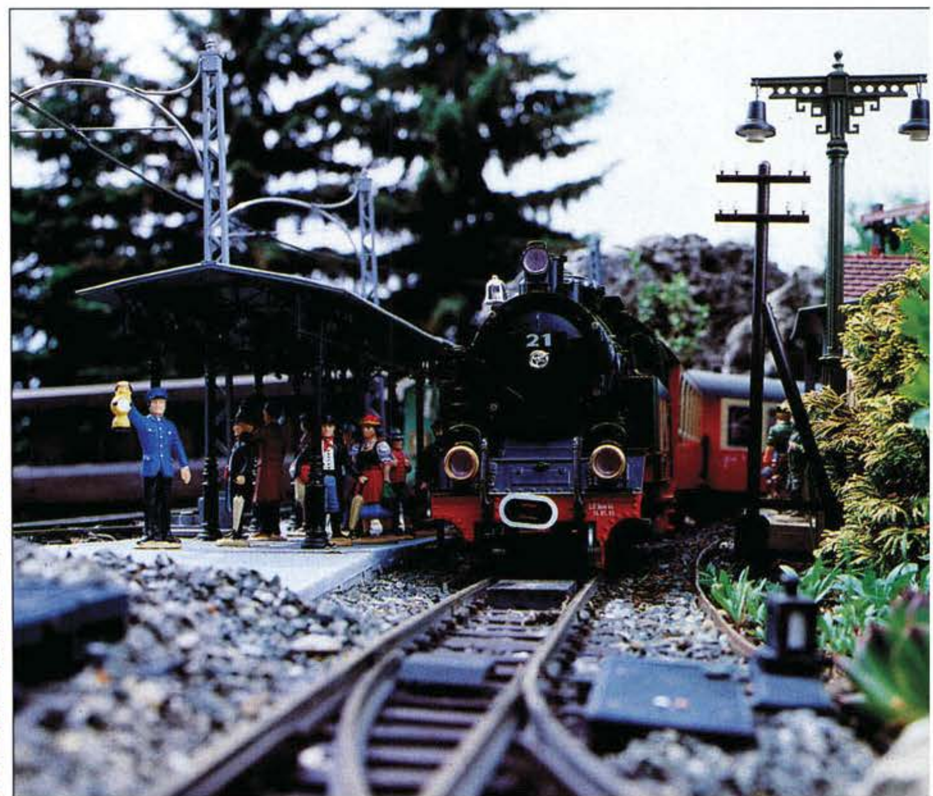


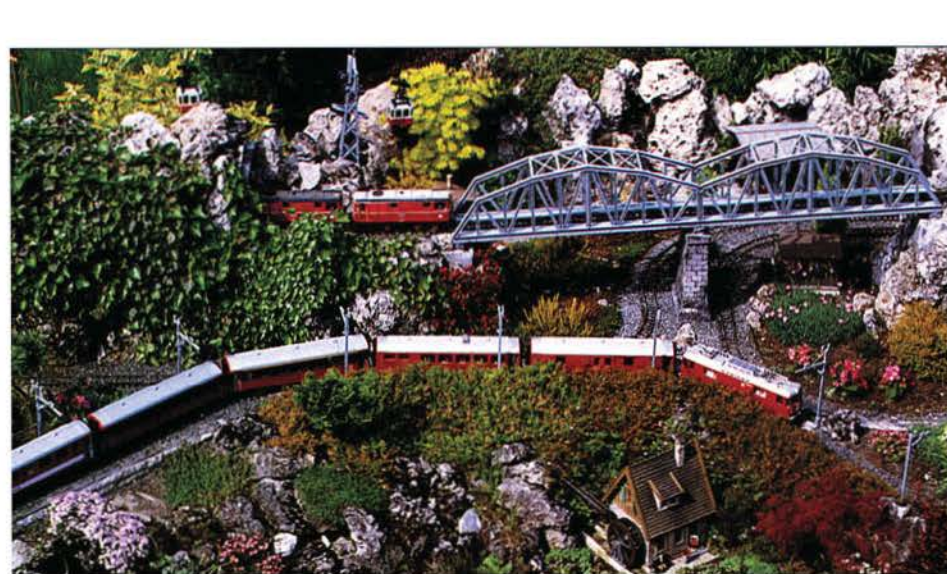


Die Bilder auf diesen beiden und der folgenden Seite bedürfen keiner inhaltlichen Erläuterung; sie sprechen für sich. Und sie beziehen ihre Wirkung vor allem aus dem organischen Zusammenhang, den die Erbauer der Anlage herzustellen wußten. Durch das Bepflanzen mit Blumen und die Einbeziehung von Wasser ist die Bahn als technischer Fremdkörper in die natürliche Gartenatmosphäre eingepaßt. Unterstützt wird die Wirkung durch den mit Sträuchern und Bäumen bewachsenen Hintergrund, der den Eindruck von Tiefe und und Weite entstehen läßt.

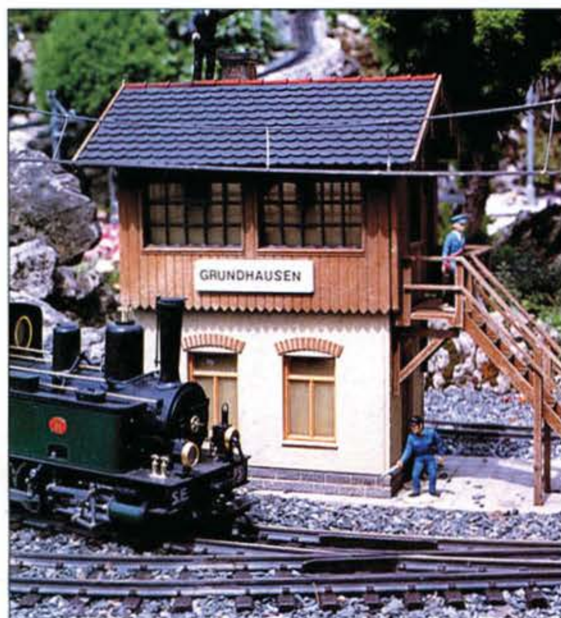




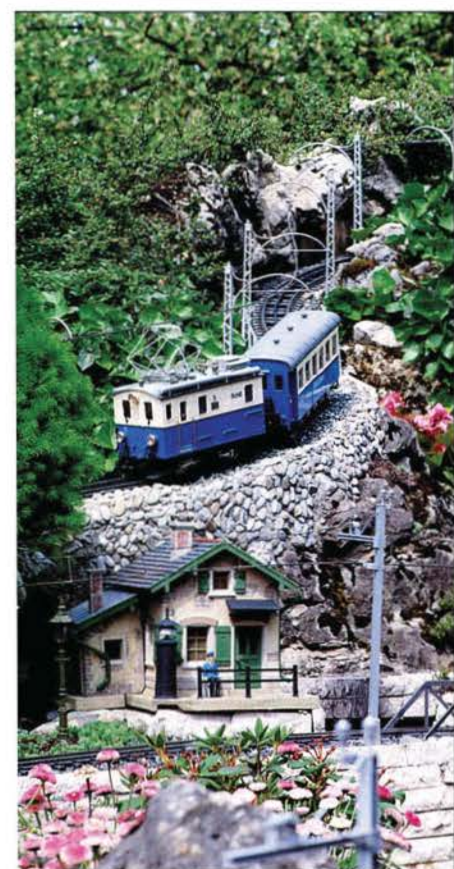






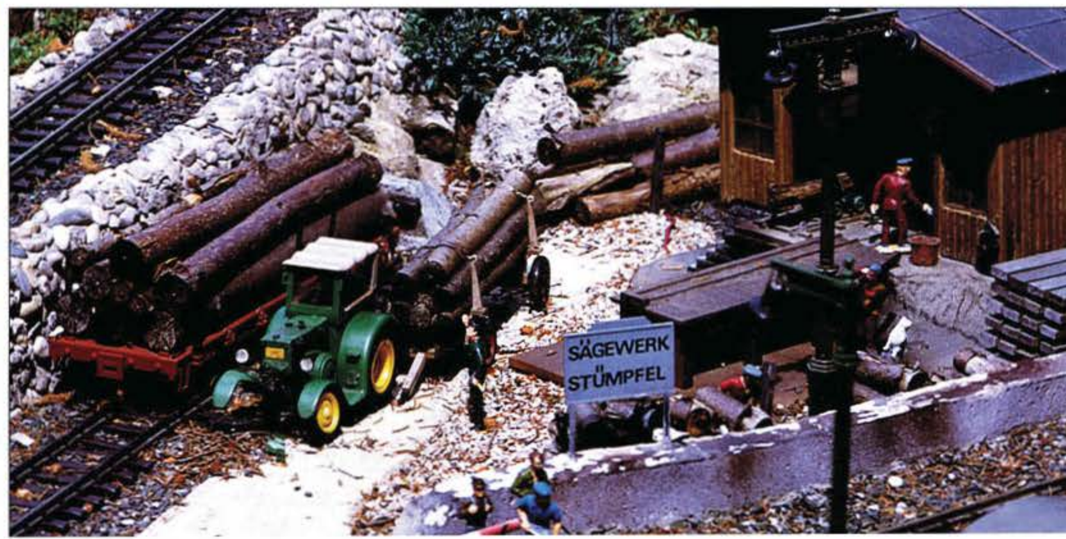






Naturmaterial, in den ursprünglichen Strukturen weitestgehend belassen, unterstützt die industriemäßig gefertigten Modellbauten. In dieser Umgebung zeigt sich auch, wie hervorragend die Gebäude nicht nur konstruktions-, sondern auch materialmäßig gestaltet wurden. Die Witterung tut ein Übriges. Die für die Einpassung in die Anlage behauenen Kalkfelsbrocken sind inzwischen wieder mit Moos bewachsen.





Fotos: KLAWIAN

125 000 PS IM STALL

Seit 150 Jahren sind in Halberstadt Lokomotiven beheimatet

Halberstadt: Seit 150 Jahren sind hier Lokomotiven beheimatet. MEB berichtete im Heft 7/93 über die Entwicklungsgeschichte dieses Bahnbetriebswerkes und deren Anlagen. Im folgenden steht der Lokomotiveinsatz bis zum heutigen Tage im Vordergrund. Bleibt noch anzumerken, daß das Bw Halberstadt nicht auf der Sterbeliste der künftigen Bahn-AG steht. Es soll nach der Jahrhundertwende in einen sogenannten Betriebshof umgewandelt werden.

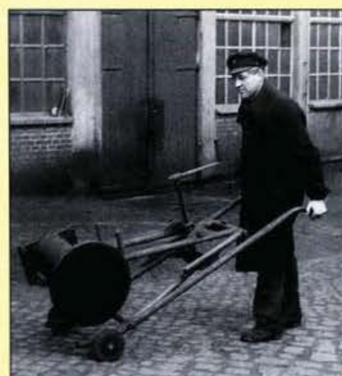
Manche Lokomotive blieb von der Rekonstruktion bis zur Zerlegung der Heimat treu. Bisher können für das Bw Halberstadt 93 Lokomotiven der Baureihe 50.35 nachgewiesen werden. Die 50 3559, schon als 50 1486 in Halberstadt, bringt es auf fast 40 Jahre! Ab 1968 gehörten auch die Oscherslebener Lokomotiven der Baureihen 64 und 55 zum Halberstädter Bestand. Mit der 64 430 erhielt Halberstadt den ersten „Bubikopf". Im Sommer 1968 zählten 16 Lokomotiven der Baureihe 64 zum Bestand. Die 64 1282 quittierte als letzter „Bubikopf" am 12. Juni 1975 in Oschersleben den Dienst.

Als am 10. Mai 1966 die Lokomotive 22 025 von Reichenbach in Halberstadt eintraf, begann hier die Ära der Baureihe 22. Zuerst stand man diesen Lokomotiven recht mißtrauisch gegenüber, doch ihre Verdampfungsfreudigkeit und Leistung machten sie recht beliebt, wenn auch der „Dreischläger" nicht jedermanns Sache war. Bis 1970 folgten weitere 20 dieser Maschinen und verdrängten die 41er. Erstere waren im schweren Personenzugdienst eingesetzt, aber ebenso vor Eilgüterzügen und Probezügen für das Raw Halberstadt.

Lokomotivbestand des Bw Halberstadt im September 46

BR	Lokpark gesamt D	Lokpark gesamt F	Betriebspark D	Betriebspark F	betriebsfähige Loks D	betriebsfähige Loks F
13	-	1	-	-	-	-
38	15	2	9	-	5	-
44	4	-	-	-	-	-
50	2	-	2	-	2	-
52	1	-	1	-	1	-
55	1	-	1	-	1	-
56	16	3	11	1	10	-
57	3	-	3	-	1	-
58	3	1	2	1	2	1
74	2	2	2	1	1	1
80	5	-	4	-	-	-
86	1	-	-	-	-	-
89	1	2	1	1	1	-
91	4	1	3	-	3	-
92	1	-	1	-	1	-
94	11	-	6	-	4	-
Sa.	70	12	46	4	32	2

D - deutsche Lokomotive; F - Fremdlokomotive


Foto: Sammlung Haupt

„Puffertransport" Ende der 50er Jahre im Halberstädter Bw.

Doch die „Blüte" der Baureihe 22 währte nicht lange. Schwierigkeiten mit dem Mitteltriebwerk sowie die nötigen Drehfahrten in Berlin sollten dafür verantwortlich sein. Bereits 1967 gingen mit den 22 073 und 22 075 die ersten Loks in den z-Park. Zum Sommerfahrplan 1970 erhielt Halberstadt dafür die ersten Lokomotiven der Baureihe 03. Als die 22 040, jetzt wieder 39 1040, am 28. Mai 1971 auf das Abstellgleis rollte, war das Kapital der Baureihe 22 endgültig beendet. Ein Gastspiel gaben die Lokomotiven 23 1010 und 23 1074 im Winterfahrplan 1968/69. Sie übernah- ➪

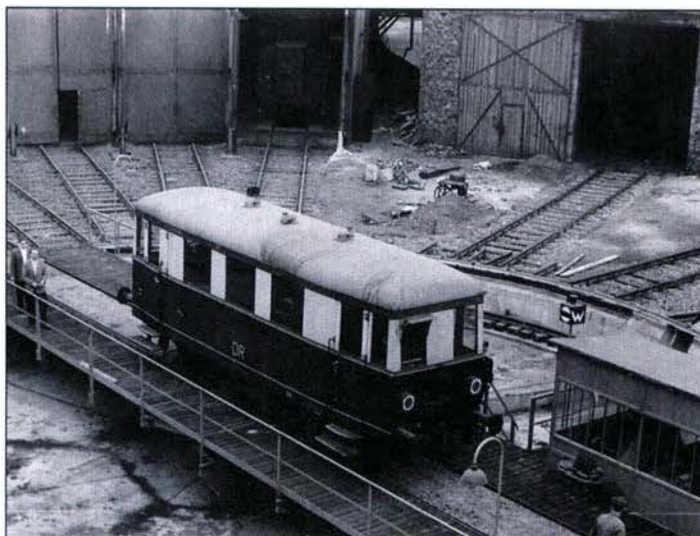


Foto: Sammlung Haupt

Nach Übernahme der Klein- und Privatbahnen durch die DR gelangte zu Fristarbeiten auch dieser Triebwagen der ehemaligen Kleinbahn Heudeber-Martierzoll mit der DR-Nummer VT 135 533 in das Bw Halberstadt.

men die D-Züge nach Berlin. Es wurde stets eine Lokomotive über einen Plantag eingesetzt, während die andere Reservezwecken diente. 1971 und 1972 erhielt Halberstadt wiederum Lokomotiven dieser Baureihe, jetzt als 35.1 bezeichnet. Diese Maschinen lösten mit den Dieselloks der Baureihen 110 und 118 die Baureihe 03 im Personenverkehr ab. 1971 spielte die Dieseltraktion noch eine untergeordnete Rolle. Das aber änderte sich schnell. Vier Jahre später gab es keine 64er, T 14.2, G 8.2 und 39.1 mehr

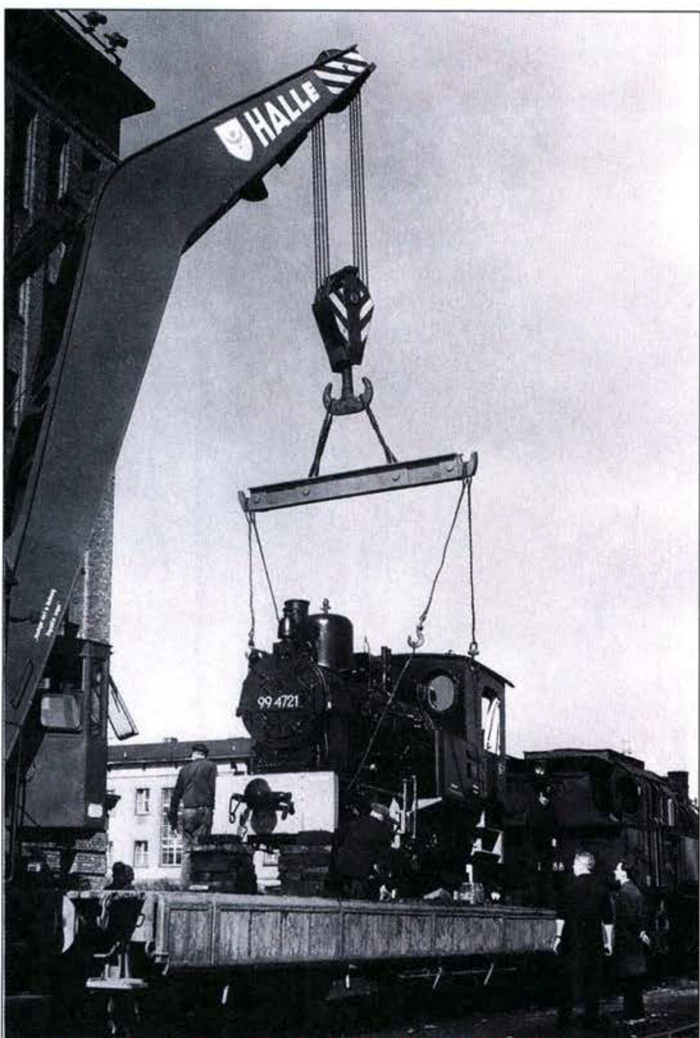


Foto: Sammlung Werny

Fast 20 Jahre versah die Schmalspurlokomotive 99 4721 in Burg (b. Magdeburg) Rangierdienst. Danach wurde die Maschine äußerlich auf Vordermann gebracht und als Denkmal in den Halberstädter Klusbergen aufgestellt.



Typisch für Halberstadt waren über viele Jahre hinweg die total ausgefahrenen G

im Bestand des Bw Halberstadt. Mit dem Eintreffen der ersten 118er und der Großdiesellokomotiven der Baureihen 120 und 132 ging die Halberstädter Dampflokzeit dem Ende entgegen. Auch die Reaktivierung der Lokomotive 03 2154 im Jahre 1978 änderte nichts daran. Als am 31. Dezember 1978 die Lokomotive 03 2177 dem Z-Park zugeordnet wurde, war das Ende der 03 in Halberstadt besiegelt. Lediglich die Lokomotiven 01 2114 und 01 2137 waren als „Hochbeinige" noch im Einsatz. Bereits am 11. September 1978 hatte die 41 1185 als letzte dieser Baureihe Halberstadt mit dem Ziel Oebisfelde verlassen. So beherrschten von nun an die Baureihen 50.35, 106, 110, 118 und 132 allein das Feld. Beide großohrigen 01 wurden im Personenzugdienst zwischen Thale (Harz) und Magdeburg und vor Messesonderzügen eingesetzt. Am 14. September 1979 gelangte die 01 2114 für Heizzwecke nach Magdeburg. Bis Ende 1980 konnte sich die 01 2137 im Streckendienst behaupten. Lokomotiven der Baureihe 132 verdrängten die Dampfrösser auch zusehens aus dem Güterzugdienst. 1982 waren täglich noch 10 Lokomotiven im Einsatz.

Die Dieselära

Doch die Dieseltraktion wurde durch den Einsatz der Baureihe 119 weiter erhöht. 1985 und 1986 übernahmen täglich sieben Dampflokomotiven Plandienstleistungen. Im September 1986 waren dann je drei Dampflokomotiven von Oschersleben und Halberstadt aus in Betrieb. Eine weitere 50.35 diente Reservezwecken. Mit dem Erscheinen der Baureihe 114 im Frühjahr 1987 rückte das Ende der Dampflokära immer näher. Im November 1987 waren noch die Lokomotiven 50 3606, 50 3662 in Halberstadt sowie die 50 3556, 50 3700 und 50 3705 in Oschersleben im Einsatz. Die 50 3700 wurde wenig später für Heiz-

Diesellokomotiven im Bw Halberstadt

Baureihe*)	Erstzuführung	letzte Abgabe
100	?	17. 6. 1992
101	?. 12. 1969	-
102	?	-
106	2. 4. 1969	-
110/112/114	24. 10. 1970	-
118	22. 9. 1975	6. 10. 1987
119	1. 9. 1983	14. 1. 1992 (buchmäßig) **)
120	18. 4. 1975	28. 9. 1983
132	26. 9. 1980	-

*) Bei den Baureihen 110, 119, 120 und 132 existieren abweichende Angaben über die jeweilige Erstzuführung
**) Die letzten beiden Lokomotiven wurden bereits am 31.1.1991 zum Bw Halle G übergeführt.



Foto: Endisch

agen, hier im Juli 1971.

Dampflok im Bw Halberstadt.
Am 29. Oktober 1988 ging die letzte Plandampflokomotive der DR, die 50 3559-7, auf Fahrt. Im Winter 1988/89 fristeten noch einige Lokomotiven als Dampfspender ihr Dasein. Für Traditionszwecke blieb in Halberstadt die Lokomotive 50 3708 erhalten. Am 1. Mai 1992 wurden die Diesellokomotiven des Bw Blankenburg vom Bw Halberstadt übernommen. Jetzt bestimmen Lokomotiven der Baureihe 232, 204, 202 und 345/346 das Geschehen im Bw Halberstadt.

Die Instandhaltung

In Halberstadt werden an Diesellokomotiven planmäßige Instandhaltungsstufen und Bedarfsausbesserungen durchgeführt. Aber es können auch heute noch alle Bw-typischen Arbeiten an Dampflokomotiven ausgeführt werden. Für andere Bw werden die Jahresuntersuchungen an den Heizkesseln von Diesellokomotiven und für das Bw Blankenburg an den elektrischen Lokomotiven der Baureihe 171 (251) Fahrmotoren- und Achswechsel übernommen. Die Werklokomotiven der Industriebetriebe von Ilsenburg bis Quedlinburg werden ebenfalls in Halberstadt instand gehalten.



Foto: Endisch

Die letzte planmäßige Dampflokfahrt übernahm am 29. Oktober 1988 die 50/3559. Danach war der Traktionswechsel bei der Deutschen Reichsbahn nach rund 25 Jahren offiziell beendet.



Foto: B. Schulz

Lokomotive 50 3629 verläßt den Güterbahnhof Halberstadt.

Anzahl der Triebfahrzeuge 1931, 1971 und 1991

Baureihe	11. 9. 1931	1. 1. 1971	21.12.1991
03	-	5	-
17.2	11	-	-
38.10	12	-	-
22/39.1	-	11	-
41	-	6	-
50.35	-	31	(50 3708)
55.25	9	2	-
56.20	27	-	-
57.1	-	1	-
64	-	9	-
91.3	3	-	-
92.5	7	-	-
93.0/93.8	-	1	-
93.5	8	2	-
100	-	3	2
101	-	3	2
102	-	1	3
105/106	-	3	13
110	-	4	-
112	-	-	10
114	-	-	9
119	-	-	4
132	-	-	26
171	-	-	3

zwecke im Bw Halberstadt hergerichtet, dafür kam die 50 3520 nach Oschersleben. Im Dezember 1987 mußte dann die 50 3553 wegen Kesselschäden abgestellt werden. Am 9. Januar 1988 wurde die 50 3705 als Heizlok nach Magdeburg umgesetzt, dafür kam die Lokomotive 50 3606 nach Oschersleben.
Damit waren täglich in Oschersleben drei und in Halberstadt noch eine 50.3 in Betrieb. Als dann im Februar 1988 die Kesselfrist der Lokomotive 50 3520 ablief, kehrte die 50 3559 nach knapp zweijährigem Einsatz in Salzwedel am 4. März 1988 nach Halberstadt zurück. Sie war der letzte Neuzugang einer betriebsfähigen

Der Hilfszug

1946 gab es im Bereich der Rbd Magdeburg vier Hilfszüge. Beheimatet waren sie in Halberstadt, Magdeburg, Güsten und Stendal. Zusätzlich war auf dem Bahnhof Halberstadt ein vierachsiger Krankentransportwagen (Hannover 42024) stationiert.

Der dem Bw Halberstadt zugeordnete Hilfszug umfaßte einen Gerätewagen (70 5002), zwei Wagen mit Oberbaustoffen (70 5033 und 70 5034) sowie einen kombinierten Mannschafts-/ Gerätewagen (70 5003). Bedingt durch die Nachkriegszeit war die Ausrüstung des Hilfszuges mit Werkzeugen und Geräten unvollständig. Besetzt wurde der Hilfszug mit neun Eisenbahnern.
Heute ist im Bw Halberstadt ein Einheitshilfszug, bestehend aus Aufenthaltswagen (60 50 99 – 28 710-0, Dienst), Gerätewagen (40 50 947 0795-8 • Gbrrs) und Energieversorgungswagen (40 50 947 0802-2 • Gbrrs), stationiert.

Frank Haupt/Dirk Endisch

Quellenangaben

- 2. Geschäftsbericht der MHE vom 22. Mai 1843
- Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 40 vom 1. Oktober 1931, LXXI. Jahrgang
- Bauarchiv der Stadt Halberstadt, diverse Akten
- Verwaltungsarchiv der Reichsbahn direktion Halle, Außenstelle Magdeburg, diverse Akten
- Betriebsgeschichte, Deutsche Reichsbahn, Bahnhof Halberstadt von 1842 bis 1985
- Statistische Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen, Band I, Berlin 1855, Verlag von Ernst und Korn
- Siebert: Bw-Geschichte Halberstadt (unveröffentlichtes Manuskript)

Über eine Straßenbahn, die keine ist

Februar 1991: Zugeinheit mit Triebwagen 06 (ex BVB 223 022-4) in Strausberg Stadt. Findet Beiwagenbetrieb statt, so werden die Züge aus Triebwagen, Beiwagen und Triebwagen gebildet. Damit entfallen die Rangierfahrten an den Endstellen.

Foto: Flatter

Der Volksmund bezeichnet sie als Straßenbahn, doch juristisch gesehen ist es eine „elektrisch betriebene Eisenbahn für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr". Seit Mitte 1991 wird die „Personenbahn" als Linie 89 bezeichnet und gehört damit zum einheitlich gekennzeichneten Verkehrssystem im Großraum Berlin. Gemeint ist die Strausberger Eisenbahn GmbH.



Zeichnung: Döring

Nach dem 30jährigen Krieg galt Strausberg als „elendster Ort der Mark Brandenburg". Im 18. Jahrhundert blühte das Tuchmachergewerbe auf. Als Strausberg um 1865 einen direkten Eisenbahnanschluß mit der von Berlin nach Königsberg führenden Ostbahn erhalten sollte, bestanden Strausbergs Stadtväter auf eine möglichst weit vom Ortskern entfernte Bahnhofsanlage, „damit Belästigungen durch Lärm, Rauch und Ruß thunlichst vermieden werden." Doch schon zehn Jahre später erwies sich diese dann auch in die Tat umgesetzte Entscheidung als unglücklich. Zunehmend fuhren die Berliner an den Wochenenden in die reizvolle Strausberger Umgebung, ab 1890 per Bahn zu einem verbilligten Vororttarif. Die zwischen Stadt und Bahnhof verkehrenden Pferdeomnibusse waren dem ständig steigenden Andrang nicht mehr gewachsen.

Eine Eisenbahn zwischen Stadt und Bahnhof sollte Abhilfe schaffen. Grundlage bildete dafür das preußische Gesetz für Klein- und Privatanschlußbahnen aus dem Jahre 1892, das den Bau einer solchen Bahnanlage zu günstigen finanziellen Konstellationen ermöglichte.

Am 2. Mai 1893 wurde die Strausberger Kleinbahn-Aktiengesellschaft zum Bau und Betrieb einer regelspurigen Kleinbahn zwischen Strausberg Vorstadt und Strausberg Stadt gegründet. Schon am 17. August 1893 konnte die 6,2 km lange Strecke mit den Stationen Landhaus, Schlagmühle und Hegermühle eröffnet werden. Zweiachsige Dampflokomotiven übernahmen den Zugverkehr, der zur Beförderung von Personen, Gütern und Post diente. Den Mittelpunkt bildete der Bahnhof Strausberg Stadt. Er war mit einem Lokomotivschuppen, einer Güterabfertigung und einem Stückgutschuppen ausgestattet. Fortan gab es zu jedem Zug der Staatsbahn einen Anschluß von bzw. in Richtung Strausberg Stadt. Sowohl der Reise- als auch der Güterverkehr stiegen von Jahr zu Jahr an; Dividenden für die Aktionäre gehörten bei der Strausberger Kleinbahn – ganz im

Triebwagen 10 II, 1929 in Gotha für die Leipziger Straßenbahn gebaut, am 1. Februar 1981 vor der Wagenhalle auf dem Bahnhof Strausberg Stadt.



Foto: B. Schulz



Triebwagen 01 (links), ex BVB 223 024-0, und Triebwagen 16, Hersteller Uerdingen 1924, 1942 aus Düsseldorf übernommen und seit 1975 Arbeitsfahrzeug. Das Bild entstand am 27. März 1989.

Gegensatz zu manch anderem Unternehmen dieser Art – zur Selbstverständlichkeit. Gleiches traf auch während des ersten Weltkrieges zu. Am 22. Mai 1919 erhielt die Stadt Strausberg vom Regierungspräsidenten in Potsdam die Genehmigung, die Kleinbahn zu elektrifizieren.

Damit verbunden waren einige Veränderungen der Streckenführung. Die für den Personen- und Güterverkehr nun mit 800 V Gleichspannung umgerüstete und durch eine ausschließlich für den Personenverkehr genutzte Strecke von Hegermühle bis zum Lustgarten ergänzte Bahnanlage wurde am 18. März 1921 offiziell eröffnet. Zum gleichen Zeitpunkt änderte sich auch die Rechtsform des Unternehmens. Die Strausberger Kleinbahn AG firmierte fortan als Strausberger Eisenbahn AG. Hauptaktionäre waren die Stadt Strausberg, der Kreis Oberbarnim und die Provinz Brandenburg. Während für den Personenverkehr Straßenbahnfahrzeuge zur Verfügung standen, die jetzt der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung angepaßt waren, übernahm eine Elektrolokomotive den Güterverkehr.



Foto: Flatter

Den Güterverkehr bewältigen heute zwei Elektrolokomotiven des Typs EL 4. Während Lok 15, hier auf dem ehemaligen Kleinbahnhof, 1963 in Hennigsdorf für die Strausberger Eisenbahn gebaut wurde, übernahm man die 1964 hergestellte Lok 14 im Jahre 1975 vom Glaswerk Berlin-Stralau.

Das neu strukturierte Unternehmen bewährte sich. 1926 wurde ein weiterer Streckenabschnitt über Strausberg Stadt bis zur Wriezener Straße eröffnet. Damit hatte die Bahnanlage eine Länge von 10,2 km erreicht. In den 30er Jahren wuchs das Verkehrsaufkommen weiter an, wobei im Güterverkehr zunehmend Militärtransporte auszuführen waren. Durch Kriegseinwirkungen kam der Betrieb im April 1945 zum Erliegen.

Doch im September 1945 gab es wieder Pendelbetrieb auf einer Teilstrecke. Zwei Monate später wurde die Strausberger Eisenbahn entschädigungslos enteignet und bald darauf ein kommunales Wirtschaftsunternehmen der Stadt Strausberg. Der Güterverkehr mußte zunächst mit Dampflokomotiven betrieben werden. 1948 waren beide Elektrolokomotiven – eine weitere kam 1943 hinzu – wieder betriebsfähig.

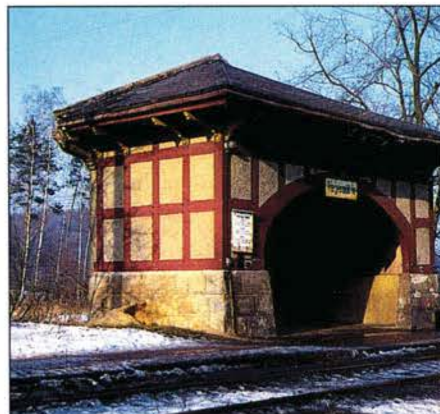
Ursprünglich sollte der Betrieb, wie alle nichtreichsbahneigenen, aber dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in der sowjetischen Besatzungszone, von der Deutschen Reichsbahn übernommen werden. Nach zahlreichen Auseinandersetzungen blieb das Unternehmen ein Kommunalbetrieb, der ab 1950 als VEB (K) Strausberger Eisenbahn firmierte. Nach Inbetriebnahme der S-Bahnverlängerung bis Strausberg Nord im Jahre 1956 stand der Personenverkehr der Strausberger Eisenbahn mehrmals zur Disposition.

Trotz des stadtnahen S-Bahn-Verkehrs stieg das Verkehrsaufkommen weiter an. Die Drehgestell-Straßenbahnfahrzeuge aus den Jahren 1921 und 1928 sowie die 1942 aus Mettmann übernommenen Zweiachser wurden ab Mitte der 60er Jahre durch Fahrzeuge aus Berlin und Leipzig ersetzt.

Am 1. Januar 1970 wurde die Strausberger Eisenbahn dem Zweigbetrieb Schienenverkehr im VEB Kraftverkehr und Spedition Fürstenwalde (Spree) angeschlossen. Zehn Monate später legte man den Streckenabschnitt Lustgarten – Wriezener Straße still. Ende der 70er Jahre wollte sich der Betriebsführer endgültig vom Personenverkehr trennen. Die damals angespannte Lage auf dem Energiesektor der DDR erforderte aus zentraler Sicht den Weiterbetrieb, der per Anordnung verbindlich wurde. Daraufhin wurden 1981 und 1982 sämtliche Altbaustraßenbahnwagen für den Personenverkehr durch aus Berlin übernommene Rekowagen ersetzt.

Nach der Wiedervereinigung eingetretene Veränderungen betrafen auch die Strausberger Eisenbahn. Am 1. Januar 1991 wurde der Betrieb, nunmehr als GmbH, ein selbständiges Unternehmen. Der Personenverkehr zwischen Bahnhof und Stadt erfreut sich trotz des inzwischen ausgeprägten Individualverkehrs nach wie vor großer Beliebtheit. Daher gibt es bei dem nun wieder unter städtischer Regie befindlichen Betrieb Vorstellungen, die 1970 stillgelegte Strecke zur Wriezener Straße zu reaktivieren.

Wenig Zukunft hat jedoch der Güterverkehr. Nur einmal wöchentlich rollt die Elektrolok mit Güterwagen vom Bahnhof in Richtung Stadt. Und wenn 1994 die letzten GUS-Truppen Richtung Heimat ziehen, steht's um den Güterverkehr ganz schlecht. Was dann noch zu befördern bleibt, ist nahezu nichts. Umso unverständlicher ist daher die 1991 ausgeführte Sanierung der Güterverkehrsanlagen. Fest steht aber, daß die Straßenbahnwagen mit den zweiachsigen Fahrgestellen aus dem Jahre 1924 durch moderne Triebwagen ersetzt werden müssen. Erste Gespräche mit Betrieben in den alten Bundesländern gibt es bereits.



Das Stationsgebäude des Bahnhofs Hegermühle am 1. Februar 1981.

Die Stadt und der (Noch-)Kreis Strausberg sowie das Land Brandenburg sind für den langfristigen Erhalt der Strausberger Eisenbahn, zu der außerdem eine elektrisch betriebene Fähre auf dem Strausberger See gehört. Die erforderliche Spannung für den Motor wird aus einer Oberleitung entnommen. Mit sechs Triebwagen, vier Beiwagen, zwei Lokomotiven, drei Arbeitsfahrzeugen und der Fähre gehört die 100jährige Strausberger Eisenbahn zu den kleinsten deutschen elektrisch betriebenen Verkehrseinrichtungen für den Personen- und Güterverkehr.

Wolf-Dietger Machel



Fotos: B. Schulz

Die elektrisch betriebene Fähre auf dem Strausberger See zählt zu einer Rarität in Berlin-Brandenburg. Sie gehört zur Strausberger Eisenbahn.

300-m-Schienen:



Verladen 300 m langer ausgebauter Schienen auf der Baustelle Mieste. Rechts das neue zweite Gleis der Stammstrecke Berlin–Hannover.

Kein Weltrekord!

Im Heft 3/93 veröffentlichten wir den Beitrag einer Agentur über das Verladen 300 m langer Schienen. Das war als Weltrekord bezeichnet worden und ließ unserem Leser Withold Pudimat aus Rostock keine Ruhe. Hier seine Korrektur.



Verladen von 300-m-Schienen mit synchron gesteuerten Portalkränen. Der Weltrekord liegt vermutlich bei 800 m.

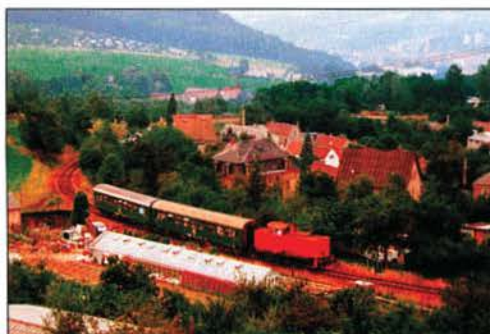
Schon in den 70er und 80er Jahren wurden von mehreren Eisenbahnverwaltungen Schienen in Längen von mehr als 300 m hergestellt, verladen, transportiert und eingebaut.
Im Schweißwerk Santa Fe bei Amarillo in Texas, USA, werden seit Mitte 1970 Schienen in Längen bis zu 400 m verschweißt, verladen und zu Baustellen mit Spezialzügen im Umkreis von über 1000 km transportiert und eingebaut.
In Frankreich in Saulon-la Chapelle werden Schienen seit Anfang 1980 bis zu einer Länge von 396 m hergestellt. Die Länge von 396 m beruht auf der Grundlänge der gewalzten Schiene von 36 m.
In der ehemaligen Sowjetunion wurden Schienen sogar bis zu einer Länge von 800 m zusammengeschweißt und mit Spezialvorrichtungen zu den Baustellen gefahren. Erstmalig ist diese Vorrichtung beim Verlegen geschweißter Schienenabschnitte auf der neuen Linie Nowomas-

kowsk–Dneprodsershinsk angewendet worden.
Auch bei der DR sind Versuche mit 300 m langen Schienen durchgeführt worden. Diese Versuche beinhalteten vorwiegend die Herstellung lückenloser Gleise und den Transport von 300 m langen Schienen.
Die Technologien der Herstellung, des Verladens, des Transports und das Verlegen von langen Schienen waren seit Anbeginn der Eisenbahn einer ständigen Entwicklung unterworfen. Durch die meisten Eisenbahnverwaltungen werden lange Schienen, wie im Artikel 3/93 beschrieben, mit Portalkran verladen. Eine seitliche Verladung über Rutschschienen oder eine Vorkopfverladung wird von anderen Bahnverwaltungen angewendet.
Bei der seitlichen Verladung werden die Schienen mit seitlich angeordneten Seilzuganlagen über Rutschschienen auf die vorbereiteten Transportzüge gezogen.
Bei der Vorkopfverladung werden die Schienen vom Ende des Transportzuges, auf dem sich für die Lagerung der Schienen Rollen befinden, auf den Zug geschoben. Zum Transport werden die auf Rollen liegenden Schienen durch Verspannwagen festgelegt. Während der Kurvenfahrten können sich die auf den Wagen liegenden Schienen bewegen und sind durch den Verspannwagen fest mit dem Zug verbunden.
Auch das Verladen ausgebauter Schienen auf den Baustellen hat sich geändert. Während vor einiger Zeit die Schienen auf der Baustelle in kurze Stücke, d.h. in ihre Walzlängen von 15, 25, 30 oder 36 m geschnitten worden sind und mit an den Wagen montierten Vorrichtungen oder Kranen verfrachtet wurden, werden heute die Schienen in Längen von 400, 396, 300, 180 oder 150 m auf Langschienentransporter verladen. Das erfolgt in den meisten Fällen mit Spezialwagen, auf die die Schienen vor Kopf über Rollenführungen gezogen bzw. geschoben werden. Der Transportzug wird quasi unter die im Gleis liegenden ausgebauten Schienen gefahren.
Die im benannten Artikel Ende 1992 in Duisburg zu 300 m Länge verschweißten und verladenen Schienen wurden mit einem Spezialzug der Deutschen Reichsbahn, Bauart Bützow, nach Mieste zur Erneuerung der Stammstrecke Berlin-Hannover gefahren, dort entladen, eingebaut und verschweißt. Mieste liegt zwischen Gardelegen und Oebisfelde. Die ausgebauten Schienen wurden anschließend in 300-m-Längen auf die Transporteinheit verladen. Das Abladen und Wechseln der Neuschienen erfolgte übrigens in einem Arbeitsgang mit einem für diese Technologie entwickelten Schienenwechselwagen.



Langschienentransportzug Bauart Bützow der Deutschen Reichsbahn beim Verladen von 300-m-Altschienen vor Ort.

Withold Pudimat, Rostock



Windbergbahn wird Museum

Die Windbergbahn ist die älteste Gebirgsbahn Deutschlands und steht heute unter Denkmalschutz. Für den um den Erhalt der Bahn kämpfenden Sächsischen Museumseisenbahn-Verein Windbergbahn e.V. wird 1993 das entscheidende Jahr. Wegen des zurückgegangenen Güterverkehrs wird per 1. Januar 1994 der Betrieb von der Deutschen Reichsbahn eingestellt. Der Verein bemüht sich nun, die Strecke als Museumsbahn zu erhalten. Die Deutsche Reichsbahn hat ihr Interesse bekundet, die Strecke zu günstigen Startkonditionen zu übergeben. Voraussetzung ist allerdings, daß die Gleisanlage als Anschlußbahn erhalten bleibt. Der Verein beabsichtigt, die Windbergbahn zu übernehmen. Da die an der Strecke vorhandenen Anliegerkommunen ebenfalls leere Kassen haben, bedarf es der Hilfe von Sponsoren und Spenden. Überdies sucht der Verein noch weitere Mitstreiter für das Aufbauwerk. Das Museum der Windbergbahn hat auch an den Tagen ohne Sonderfahrten – sie finden 1993 noch am 14. August, 11. September und 3. Oktober 1993 statt (siehe Bild) – von Mai bis Oktober sonnabends zwischen 9.00 und 16.30 Uhr geöffnet.
Kontaktadresse: Sächsischer Museumsbahn-Verein Windbergbahn e.V. Hermann-Michel-Straße, Postfach 77-31, 01189 Dresden, Spendenkonto „Windbergbahn" bei der Sparkasse Dresden, Konto-Nr. 348841101, BLZ: 85055142.

G. Hoyer, Dresden
Foto: G. Geißler, Freital



30 Jahre Vogelfluglinie

Die kürzeste Verbindung von Hamburg nach Kopenhagen, bekannt als Vogelfluglinie, ist unlängst 30 Jahre alt geworden. Schon 1865 projektierte der Glückstädter Ingenieur Gustav Köhne eine kombinierte Bahn- und Straßenverbindung, die er dem Dänischen König vorstellte. Der eigentliche Bau begann Mitte der 30er Jahre. Nach Fertigstellung der Storströmbrücke 1937 zwischen Seeland und Falster war der erste größere Schritt für eine bessere Verkehrsverbindung zwischen beiden Ländern getan. Um 1940 wurden auf beiden Seiten des Fehrmanbetts weitere Arbeiten aufgenommen, aber nicht mehr beendet. 1949 konnte die Vogelfluglinie weiter geplant und gebaut werden. 1958 begannen die eigentlichen Arbeiten auch in Deutschland, wobei die Fehrmansundbrücke und der Fährhafen Puttgarden die größten Baumaßnahmen waren.
Am 30. April 1963 konnte die Fehrmansundbrücke eingeweiht und am 14. Mai 1963 die gesamte Vogelfluglinie dem Verkehr übergeben werden.
Der Betrieb nahm in den letzten Jahren einen ungeahnten Aufschwung. Und so ist es nicht ausgeschlossen, daß der Trajektverkehr ab Puttgarden eines Tages durch ein Brückenbauwerk oder eine Untertunnelung ersetzt wird.

Text und Foto: Chr. Fricke, Hannover

Bundesgartenschau mit eigener Eisenbahn

Noch bis zum 17. Oktober 1993 fahren täglich achtzehn Züge auf einer 4275 m langen, aufgeständerten Strecke durch das weitläufige Gelände der Internationalen Gartenschau IGA in Stuttgart. Die Panorama-Bahn bewegt sich auf einem von 365 Stützen getragenen Fahrbalken über dem Blumenmeer. 57,5 Prozent der Strecke verlaufen waagerecht, der Rest steigt oder fällt mit bis zu 200 ‰. Durch die engste Kurve krümmt sich die Bahn mit 15 m Radius. Auf der Strecke existieren fünf Bahnhöfe mit beiderseits etwa 30 m Bahsteiglänge.
Jeder der 27 m langen und 9,5 t schweren Gliederzüge besteht aus zehn Kabinen mit je sechs Sitzplätzen. die Züge werden über eine Stromschiene mit 315 V Gleichstrom betrieben; beim Bremsen wird die Energie in die von sieben Unterstationen versorgte Ringleitung zurückgespeist. Die Antriebskraft übertragen Vollgummiräder auf die Fahrbahn. Die Züge fahren vollautomatisch mit 18 km/h Höchstgeschwindigkeit. Dazu ist die Strecke in rund 120 Blockabschnitte mit 9 Metern Länge in den Stationen und 54 Metern auf der freien Strecke eingeteilt. Die 36 Millionen DM teure Anlage wurde von der INTAMIN Deutschland AG in Rüscheid (Westerwald) speziell für die Stuttgarter Veranstaltung projektiert und gebaut. Die IGA-Gesellschaft hat sie gekauft, wird sie aber nach Ende der Ausstellung aus wirtschaftlichen Gründen abgeben.



Text und Foto: R.R. Rossberg, Murnau

NACHRICHTEN

■ Am 19. Juni 1993 wurde in Bremerhaven ein aus acht Fahrzeugen bestehender ICE-Zug in die USA verladen. An Bord des Ro-Ro-Schiffs FAUST der schwedischen Wallenius-Linie traf er am 1. Juli 1993 in Baltimore ein. Anfang August soll der ICE auf einer Fahrt durch mehrere Bundesstaaten der amerikanischen Öffentlichkeit vorgestellt werden. Von Oktober bis Dezember 1993 ist dann der planmäßige Einsatz auf der Strecke New York–Washington im bestehenden Fahrplangefüge vorgesehen. Gegen Jahresende wird der ICE nach Deutschland zurückgebracht.

rrr

■ Von Ende 1989 bis Ende Juni 1993 wurden 20 Milliarden DM allein zur Sanierung des Streckennetzes der Deutschen Reichsbahn ausgegeben. Dazu zählen der Umbau von 3500 km Gleis, die Erneuerung von 7500 km Gleis, die Elektrifizierung von 800 km Strecke, die Sicherung von rund 200 Bahnübergängen mit modernster Technik und die Sanierung bzw. der Neubau von 775 Brücken.

PR

■ China hat mit dem Bau der Eisenbahnlinie Peking–Kowloon (Hongkong) begonnen. Der 2370 Kilometer lange Abschnitt Peking–Shenzhen soll 1995 und der letzte Streckenabschnitt Shenzhen–Kowloon 1997 fertiggestellt sein – rechtzeitig, wenn die Souveränität Hongkongs an China zurückfällt. Die Verbindung soll umgerechnet etwa 5,9 Milliarden Mark kosten.
Ein weiteres Projekt sieht eine Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen der Hauptstadt Peking und dem Wirtschaftszentrum Schanghai vor. Die Züge sollen hier 250 km/h erreichen und die 1330 Kilometer lange Strecke in sechs bis sieben Stunden bewältigen. Heute werden 17 Stunden für diese Reise benötigt.

jg

■ Allein bei der Deutschen Bundesbahn fahren die Nahverkehrszüge pro Jahr ein Defizit von 5,5 Milliarden Mark ein. Da 3,7 Milliarden Mark der Bund trägt, bleibt ein Verlust von 1,8 Milliarden Mark. Diese Kosten müssen jedoch mit der Regionalisierung des Schienenverkehrs von den Ländern und Kommunen getragen werden.
Doch die DB rechnet damit, daß durch spürbare Entlastungen im Personal- und Materialbereich künftig geringere Aufwendungen anfallen.
Die Länder sind noch immer nicht darüber aufgeklärt worden, wie der eigentliche Regionalisierungsprozeß unter Obhut der künftigen Bahn-AG vonstatten gehen soll.

PR



20 Jahre TATRA-Bahnen in Schwerin

Am 20. August 1973 begann in Schwerin die Ära der TATRA-Straßenbahn. Es wurden von ČKD Praha Fahrzeuge des Typs T 3 D und B 3 D beschafft, die ansonsten auf Grund ihrer Breite von 2,50 m nur noch in Chemnitz eingesetzt werden. Innerhalb von 15 Jahren verdrängten diese Fahrzeuge alle anderen Straßenbahnwagen-Typen in Schwerin. Im Dezember 1989 erhielt Schwerin sechs Triebwagen des Typs T 6 A 2, denen im Januar 1990 drei zugehörige Beiwagen B 6 A 2 folgten. Wegen der Wagenkastenbreite von 2,20 m war ihr Einsatz von vornherein zum Scheitern verurteilt. (Die Bahnsteige der Haltestellen an Neubaustrecken sind für breitere Wagen konzipiert.) So wurde diese Splittergattung im März 1990 nach Magdeburg abgegeben, ohne in Schwerin im Einsatz gewesen zu sein. Auf Grund des relativ guten Zustandes entschloß sich die Nahverkehr Schwerin GmbH, TATRA-Straßenbahnwagen in eigener Regie zu modernisieren. Neubaufahrzeuge als Ersatzbeschaffung stehen wegen des geringen Durchschnittalters der TATRA-Bahnen z.Z. nicht zur Debatte. Nachdem 1991 die ersten beiden Doppeltriebwagen als Prototypen fertiggestellt wurden, befinden sich 19 modernisierte Doppeltriebwagen im Einsatz. Neben dem äußeren Erscheinungsbild, in dem sich die Stadtfarben wiederfinden, erfuhren folgende Fahrzeugkomponenten eine grundlegende Überarbeitung: Fahrgastraum (textile Wandbespannung, Bestuhlung, Fenster, Beleuchtung), Fahrausweisverkaufsautomat, Fahrgastinformation, Außenschwenktüren, Fahrerkabine, aber auch Fahrzeugsteuerung, Stromabnehmer, Radsätze und Spurkranzschmierung. Beiwagen wurden bisher nicht modernisiert.

Am 21. August 1993 findet auf dem Gelände des Betriebshofes „Haselholz" der Nahverkehr Schwerin GmbH eine Jubiläumsveranstaltung statt. Zum Programm zählen Rundfahrten mit dem Museumswagen 26 auf dem Betriebshof, Fahrschule für Jedermann und die Vorstellung modernisierter Straßenbahnfahrzeuge. Für das leibliche Wohl der Besucher wird gesorgt. Zu erreichen ist der am südlichen Stadtrand an der B 106 gelegene Betriebshof „Haselholz" mit den Straßenbahnlinien 3 und 4A sowie der Omnibuslinie 9. Kontakt: L. Matzkeit, Hegelstraße 64, 19063 Schwerin, Tel.: (03 85) 21 45 57.

Auf dem Bild: Modernisierte Doppeltriebwagen 153-253 in Höhe der Ludwigsluster Chaussee.

Text und Foto: L. Matzkeit, Schwerin

Aufschwung Ost – Wir machen Dampf!

Bis zum März 1992 träumte der 1904 errichtete Lokschuppen des ehemaligen Bw Schwarzenberg (Erzgebirge) vor sich hin. Zur Zeit des Uranbergbaus gelangten sogar einige Vertreter der legendären Baureihe 84 hierher. Doch nach dem Abbau des Erzes verlor das Bw an Bedeutung, wurde zum Lokbahnhof des Bw Aue umfunktioniert. Ab Mitte der 80er Jahre blieb der Schuppen ungenutzt, die Gleise zur Drehscheibe verschwanden.

Mittlerweile ist der Dornröschenschlaf beendet. Fast an jedem Wochenende sind gut zwei Dutzend Mitglieder und Sympathisanten des Vereins sächsischer Eisenbahnfreunde e. V. (VSE) dabei, die Anlage wieder zu einem funktionstüchtigen Bw zu machen. Zum 1. Januar 1993 konnte der Lokschuppen von der Deutschen Reichsbahn übernommen werden.

Erste Erfolge sind sichtbar, u. a. die Gleisanschlüsse zu den Schuppeneinfahrten 1 bis 4. Vom 1. bis 8. August findet eine Arbeitswoche statt, zu der Mitstreiter herzlich eingeladen sind. Unterkünfte sind vorhanden.

Ende Mai 1993 fanden die ersten Schwarzenberger Eisenbahntage statt. Vor dem Rundschuppen präsentierten sich die Lokomotiven 50 3616, 52 8183, 100 537 und eine Dampfspeicherlokomotive. Hinzu kam die in Privatbesitz befindliche Lokomotiven 94 2105 und die 86 1001, die von einer Freizeitgruppe in Aue betreut wird. Rund 1000 Besucher konnten sich vom Stand der Arbeiten überzeugen.

Derzeit läuft für die Lokomotive 50 3616 das Zulassungsverfahren bei der Deutschen Reichsbahn. Ab Herbst 1993 sind die ersten Sonderfahrten mit vereinseigenen Fahrzeugen, wozu auch die in Pockau-Lengefeld stationierte 86 049 gehört, vorgesehen.



Für den weiteren Aufbau des Museums sind Spenden stets willkommen. Spendenkonto 2068893 bei Sparda-Bank Dresden (BLZ 8509 6337). Weitere Informationen: Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V. Dresden, Postfach 280143, 01142 Dresden.

Auf dem Bild: 1. Schwarzenberger Eisenbahntag; von links: 94 2105, 52 8183, 100 537 und die Dampfspeicherlokomotive.

Text und Foto: F. Thomas, Hennigsdorf

NACHRICHTEN

■ Am 14. Juni 1993 erhielt die Märkische Museumseisenbahn in Plettenberg (MME) einen vierachsigen Umbauwagen der bundeseigenen Inselbahn Wangerooge. Das 1965 im AW Karlsruhe gebaute Fahrzeug war ursprünglich auf der Meterspurstrecke Mosbach (Baden)–Mudau im Einsatz und kam nach der dortigen Betriebseinstellung im Jahre 1973 auf die Insel Wangerooge. Der für damalige Verhältnisse sehr moderne Wagen war dort bis zur kompletten Modernisierung des Wagenparks im Einsatz. Trotz des aggressiven Nordseeklimas befindet sich der Vierachser in einem guten Allgemeinzustand.

Zu einem späteren Zeitpunkt soll der Wagen seine ursprünglich grüne Farbgebung wieder erhalten. Bis dahin lassen sich in Plettenberg zwei Wagenepochen der Wangerooger Inselbahn bewundern: der kürzlich restaurierte Pw 19 (siehe MEB 4/93, Seite 24) und der Neuzugang mit „Poplackierung" aus den 70er Jahren. JE

■ Die Deutsche Reichsbahn und die AEG Hennigsdorf entwickeln z.Z. eine sogenannte Duo-S-Bahn (siehe MEB 4/93). Sie soll auch auf nicht elektrifizierten S-Bahnstrecken in der Region Berlin-Brandenburg zum Einsatz gelangen. Zur Debatte steht der Umbau einiger der zu DDR-Zeiten als Baureihe 270 entwickelten, im früheren LEW Hennigsdorf gebauten und heute als Baureihe 485 im Einsatz befindlichen Wagen. Sie sollen mit dieselelektrischen Aggregaten ausgerüstet werden. Diese erzeugen unabhängig von der Stromschiene die erforderliche Spannung von 750 V für die Antriebsmotoren der Fahrzeuge. Einsätze sind u.a. auf den Strecken Tegel–Hennigsdorf und Jungfernheide–Spandau–Falkensee so lange vorgesehen, bis auf diesen Relationen die S-Bahn-Gleise und Stromschienen reaktiviert sind. PR

■ AEG und ČKD Praha a.s., Prag, werden vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Behörden ein Gemeinschaftsunternehmen für den Schienenfahrzeugbau gründen. Ein entsprechendes Dokument haben Vertreter beider Firmen in Prag unterzeichnet. An dem Joint Venture mit dem Sitz in Prag beteiligen sich die AEG mit 55 Prozent und ČKD mit 45 Prozent. Das Gemeinschaftsunternehmen wird in den Betriebsstätten im Raum Prag Schienenfahrzeuge entwickeln, produzieren und vertreiben. Die AEG rechnet mit einem Umsatz von bis zu 170 Millionen DM im laufenden und bis 300 Millionen DM im kommenden Geschäftsjahr. Bei einer günstigen Entwicklung könnte die Mitarbeiterzahl etwa 2 000 und das Investitionsvolumen bis zu 100 Millionen DM erreichen. PR



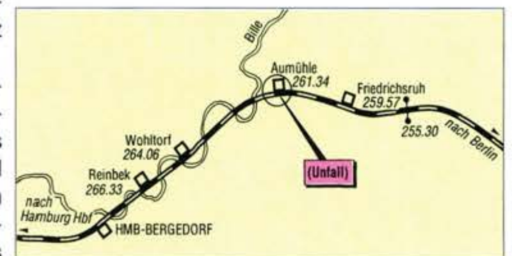
Ein Kesselwagen auf Abwegen

Mitternacht ist vorbei. Auf dem Weg von Perleberg rollt der Güterzug 77999 mit 22 leeren vierachsigen Kesselwagen über Büchen Richtung Hamburg. Nichts deutet auf besondere Ereignisse hin. Die Strecke ist von Schwarzenbek mit 2,5 bis 4 ‰ leicht geneigt. Die kräftige Lokomotive der Baureihe 232 ruht sich aus, und auch für den Meister ist die Welt in Ordnung. Doch indes ist der 17. Wagen unpäßlich. Er wirft einige Teile ab, läßt sich aber nichts anmerken. Nach der langen Fahrt durch den Sachsenwald folgt der Bahnübergang Friedrichsruh, nahe dem Schloß derer von Bismarck (km 259,8). Hier erwischt es ihn. Wahrscheinlich hängt ein loses Bremsenteil vor einem Rad und klemmt an der Betonplatte des Übergangs. Von der Bevormundung der Schienen befreit, wollen die Räder jetzt die Freiheit auskosten. Vier Spuren auf den Platten zeugen davon. Hinter dem Übergang springen die Räder auf die Trasse zurück. Die beiden linken auf die Holzschwellen, die rechten auf den Schotter. Das zweite Drehgestell und die Nachbarwagen bewirken eine Zähmung, wie bei unserer Modelleisenbahn. Auf den Holzschwellen laufen die Räder brav hintereinander, und auch im Schotter ist nur eine Spur zu erkennen. Ein Achszähler wird passiert und nicht beschädigt. Auch als bald darauf Betonschwellen folgen, ändert sich nichts. In der Mitte eine Rille von Ausbröckelungen und rechts schaben die Radinnenseiten an den Schwellenköpfen entlang. Viele werden beschädigt.

Am Einfahrsignal von Aumühle erhält der Lokomotivführer das Signal Vr 0 (Halt erwarten). Der Güterzug darf erst durch Aumühle fahren, wenn die letzte S-Bahn aus Hamburg eingefahren ist. Sie muß dabei das Richtungsgleis nach Hamburg kreuzen und hält pünktlich am Bahnsteig. Als der Güterzug die Geschwindigkeit auf 30 km/h verringert hat, geht das Einfahrsignal auf Hp 1 (Fahrt frei). Es ist 1.17 Uhr und der 15. Mai 1993.

Die Geschwindigkeit ist wieder auf 60 km/h gestiegen. Jetzt rollt der Zug über Weichen (km 261,3). Der bewußte Kesselwagen 785 0739 überspringt die erste stumpf befahrene Weiche, wird dann aber von der nächsten geraden festgelegten, jedoch spitz befahrenen Rechtsweiche gezwungen, abzubiegen, während das zweite Drehgestell und alle anderen Fahrzeuge geradeaus fahren. Das klappt nicht ganz.

Drei Wagen spreizen sich über beide Gleise. Dabei nehmen sie mit, was ihnen im Wege steht: Weichenantriebe, Weichensignale, Stelldrahtabdeckungen, ein Vor- und ein Hauptsignal. Sie schneiden brutal eine stumpf befahrene Weiche auf, zerstören Schwellen, verbiegen Schienen und einen Prellbock. Schließlich kommen sie unter dem denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude von Aumühle zum Liegen, nicht ohne vorher noch einen Pfeiler der Brücke zu den Bahnsteigen berührt zu haben. Die folgenden vier Wagen sind teilweise entgleist. Noch in der Nacht treffen Hilfszug, Kran, sonstiges Gerät und Mannschaften von DB und privaten Gleisbaufirmen ein. Der Zugverkehr ist unterbrochen. Als erstes dürfen S-Bahn-Züge gegen 8.30 Uhr den Bahnhof verlassen. Nachmittags fahren Fernzüge eingleisig an der Unfallstelle vorbei (Bild). Rund um die Uhr wird gearbeitet, und zwei Tage später erinnert fast nichts mehr an das Ereignis vom frühen Sonnabend. Und wenn die Wagen beladen gewesen wären? Nun, Experten sind der Ansicht, daß der Lokomotivführer dann die Entgleisung früher bemerkt hätte. Denn die beiden Achsen statt leer mit zweimal fünf Tonnen, beladen mit zweimal 20 Tonnen hätten intensiver auf den Schwellen und im Schotter gewütet. Der Zugverband wäre wahrscheinlich gerissen und damit ohnehin zum Stehen gekommen. Die betroffenen Kesselwagen werden derzeit vom Bundesbahn-Zentralamt Minden untersucht, denn noch immer ist unklar, welche technischen Mängel zu diesem Betriebsunfall geführt haben.



Zeichnung: Döring

Text und Foto: Heinz Hilge

Autotec '93 in Brno



Die tschechische Messestadt Brno präsentierte während der internationalen Ausstellung „Autotec '93" auch Schienenfahrzeuge. Dazu gehörten ein selbstfahrendes Bahndienstfahrzeug zum Ziehen von Bodenproben (Hersteller MTH Vrùtky) und die Škoda-Ellok 6117.0 für die Bulgarischen Staatsbahnen. ČKD stellte Rangierlokomotiven der Baureihen T 239, T 448 und A 219 aus. Für Aufsehen sorgte der neue dreiteilige Niederflur-Stadtbahnwagen RT 6-N1 (Bild). Hinzu kamen ein neuer Triebwagen der Bauart (1A) (A1) der Waggonfabrik Studenka und verschiedene in Poprad entwickelte und gebaute Spezialgüterwagen.

Text und Foto: F. Haupt, Halberstadt

NACHRICHTEN

■ Der Vorstand des am 27. Februar 1993 im DGEG-Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen gegründeten Verbandes Deutscher Museums- und Touristikbahnen e.V. (VDMT) hat Ende Mai 1993 in Verhandlungen mit der Deutschen Kohle Marketing GmbH (DMK) einen Rahmenvertrag über den verbilligten Bezug von Lokomotivkohle der Ruhrkohle AG für die Mitgliedsbahnen des VDMT geschlossen. Der Preis pro Tonne liegt dabei auf dem selben Niveau wie im Rahmenvertrag der DKM mit dem BDEF. Die Bestellung und Rechnungslegung für die Belieferung erfolgt zwischen DKM und den VDMT-Mitgliedsbahnen. Dem VDMT gehören inzwischen 50 Museums- und Touristikbahnen an, die zum großen Teil kohlegefeuerte Dampflokomotiven betreiben. Weitere Bahnen haben ihren baldigen Beitritt in Aussicht gestellt. Kontaktadresse: Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen (VDMT), Pfannenschuppenweg 66, 53604 Bad Hennef. PR

■ Am 11. Juni 1993 wurde der Hofwagen des letzten deutschen Kaisers „Berlin 11" mit der Lokomotive 230 002 des Bw Seddin von Potsdam Stadt über Wannsee, Grunewald und Tempelhof in das Berliner Museum für Verkehr und Technik übergeführt. Dort wurde der Kaiserwagen auf Gleis 4 im 1. Lokschuppen als Teil der Ausstellung zur Eisenbahn vor 1914 untergebracht. Das Fahrzeug kann täglich (außer montags) während der Öffnungszeiten (9 bis 17 Uhr, Wochenende 10 bis 18 Uhr) besichtigt werden. Nun wird mit den Restaurierungsarbeiten im Inneren des Hofwagens begonnen. Sie umfassen den Nachbau der verlorengegangenen Möbel, das Nachweben der seltenen Stoffe für Reparaturen, das Konservieren von Holz und Leder, den Schutz der Metalle vor Rost, das Entfernen von Insektenbefall sowie die Behandlung von Wasserschäden und mechanischen Defekten. Diese Arbeiten werden überwiegend während der Ausstellung ausgeführt. Von einem Gestell können die Besucher in das Wageninnere sehen und mitunter den Restauratoren bei der Arbeit über die Schulter schauen. MVT

■ Die Straßenbahn in Nordhausen wird bald in den Stadtteil Ost fahren. Für insgesamt 23,6 Millionen Mark entsteht derzeit eine 1,8 km lange Strecke mit vier Haltestellen. Auf der neuen Trasse werden wie auf dem übrigen Straßenbahnnetz aus Stuttgart übernommene Gelenktriebwagen des Typs GT4 rollen. js



100 Jahre Berlin–Stettiner Eisenbahn

1993 besteht die Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Stettin, dem heutigen Szecin, 150 Jahre. Anläßlich dieses Jubiläums fand auf dem Stettiner Hauptbahnhof am 12. Juni 1993 eine Fahrzeugausstellung statt. Gezeigt wurden neben verschiedenen Diesel- und Elektrolokomotiven der PKP und der DR u.a. die Dampflokomotiven 78 009 und 93 230 des Verkehrsmuseums Dresden. Eine besondere Attraktion bildeten die dampflokbespannten Sonderzüge rund um Stettin. Dafür stand der aus Einheitspersonenwagen (Donnerbüchsen) bestehende Wollsteiner Traditionszug der PKP und die Lokomotive Ol 01 49 zur Verfügung. Erstmals war es somit gelungen, ein polnisch-deutsches Eisenbahnspektakel zu präsentieren. Eine weitere Fahrzeugausstellung zu diesem Jubiläum ist am 15. August in Angermünde vorgesehen. Von Berlin werden Zubringerzüge verkehren. Zum Bild: Lokomotive 78 009 auf der Drehscheibe des Bw Stettin.

Text und Foto: R. Niclas, Hennigsdorf

MVT Berlin übernahm BVG-Sammlung



Fast 100 Jahre Geschichte des Berliner Kommunalverkehrs zeigte am 19. Juni 1993 ein Korso durchs Brandenburger Tor. Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) überführten wichtige Exponate ihrer Sammlung – vom Pferdebus aus dem Jahre 1896 bis zum Doppeldeckbus von 1976 – in ein Depot des Museums für Verkehr und Technik (MVT). Im Schlepp bzw. auf Tieflader eingereiht waren auch Obusse und ein Staßenbahnwagen von 1910, dazu Feuerwehr- und Polizeifahrzeuge.
Die Umzugsaktion war seit 1980 beschlossene Sache. Statt in Britz (Neukölln) sind die guten Stücke nun in Schöneberg untergebracht, in einer ehemaligen Schnelltriebwagenhalle der Reichsbahn. Für das Publikum bleibt sie zunächst verschlossen. Eine Ausnahme gibt es 1993 an vier Septembersonntagen, erst zum Sommer nächsten Jahres avisiert das MVT die Öffnung an allen Wochenenden.

Text: K. Koschinski, Berlin;
Foto: B. Schulz, Berlin



Verspätete ICE-Premiere im Bahnhof Zoo

Nach sechswöchigem Intermezzo in Berlin-Lichtenberg kommen die ICE der Linie 6 seit 3. Juli 1993 zum Bahnhof Berlin Zoologischer Garten. Als erster traf dort am Abend ICE 594 „Havelland“ aus München ein, Premiere in der Gegenrichtung hatte am darauffolgenden Morgen ICE 591 „Andreas Schlüter“.
Vorausgegangen waren widersprüchliche Informationen. Hieß es bereits im Februar, der weiße Express wende zunächst in Lichtenberg, verwirrte Mitte März die Nachricht, der ICE fahre termingerecht zum Zoo – wenn auch im Schlepp von Dieselloks. Dies wurde aber seitens der Rbd Berlin rasch dementiert. Dann wollte die Arbeitsgruppe „Aktion Silberstreif“ den Elektro-Betrieb zum Zoo doch noch zum Planwechsel erreichen. Dazu sollte das elektronische Stellwerk Wannsee wenigstens teilweise die alte und mit der Fahrstromfrequenz unvereinbare Sicherungstechnik ablösen.
Tatsächlich pendelte ab 23. Mai zwischen Zoo und dem provisorischen Umsteigepunkt Michendorf (bei Seddin) ein aus IC-Wagen gebildeter „Shuttle-Express“ mit je einer Lokomotive der Baureihe 229 an Zugspitze und -schluß. Pannen kennzeichneten die Folgewochen. Wiederholt fielen mehrere Anschluß-Shuttle aus, so am 27. Juni aufgrund eines Defekts im ebenfalls neuen rechnergesteuerten Stellwerk Westkreuz.
Äußerst knapp bemessen und daher verspätungsträchtig war für die ICE selbst die 18minütige Wendezeit in Lichtenberg. Im übrigen wurde der Interims-Bahnhof überraschend gut akzeptiert: Etwa 40 Prozent der Reisenden stiegen hier ein. Sie müssen sich jetzt wieder umgewöhnen. Zuverlässigere Fahrpläne versöhnen hoffentlich, die Bahn jedenfalls hat Prestigeverlust wettzumachen.
Auf dem Bild: ICE 698 am 4. Juli 1993 vor der Einfahrt in den Bahnhof Berlin Zoologischer Garten.

Text: K. Koschinski, Berlin;
Foto: B. Schulz, Berlin

NACHRICHTEN

■ Erstmalig wurde die Planung einer deutschen Eisenbahnstrecke vom Bundestag per Gesetz genehmigt. Für die 13 km lange Südumfahrung von Stendal im Zuge der Schnellbahn Hannover–Berlin beschloß das Parlament mit Koalitionsmehrheit gegen die Stimmen der Opposition das erste Investitionsmaßnahmegesetz zum beschleunigten Verkehrsbau in den neuen Bundesländern. Das sonst vorgeschriebene und sehr zeitaufwendige Planfeststellungsverfahren wurde damit umgangen. Über die Südumfahrung werden einmal 400 Güterzüge pro Tag rollen. Ein angemessener Anschluß der Stadt Stendal an das ICE-Netz wurde von der Bahn zugesagt. rrr

■ Der Deutsche Eisenbahn-Verein (DEV) bewältigt z.Z. ein überaus großes Arbeitsprogramm. Hierfür werden dringend neue, vornehmlich aktive Mitglieder gesucht, die sich zweckmäßigerweise zu den sogenannten „Einstiegswochenenden“ erstmalig in Bruchhausen-Vilsen einfinden sollten. Diese beginnen an jedem zweiten Samstag des Monats. Besonders willkommen sind Interessenten aus den neuen Bundesländern, die zum Erhalt der von dort stammenden historischen Fahrzeuge, wie der Spreewaldbahn und der Franzburger Kreisbahnen, beitragen wollen. Kontaktadresse: Deutscher Eisenbahn-Verein e.V., Postfach 1106, 27305 Bruchhausen-Vilsen. hz

■ Von der Deutschen Reichsbahn seit 1990 in zweiwöchigen Lehrgängen zu Ehrenlokführern ausgebildete Eisenbahnfreunde haben den „Club der DR-Ehrenlokführer“ gegründet. Er soll die Kameradschaft unter den Ehrenlokführern vertiefen, aber auch mit konkreten Taten für den Erhalt aller DR-Schmalspurlokomotiven kämpfen. Die Idee zur Gründung dieses Klubs hatten zwei Schweizer Eisenbahnfreunde, die im vergangenen Jahr einen Lehrgang auf der Strecke Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf absolvierten. Die nächste Club-Tagung wird im November 1993 stattfinden. Kontaktadresse: H. Biletter, Rebhaldenstr. 9, CH–8704 Herrliberg. hb

■ Auf dem Bahnhof Wörgl der Inntalstrecke Kufstein–Innsbruck müssen die Österreichischen Bundesbahnen 16 000 Tonnen mit Altöl verseuchten Boden sanieren lassen. Die Verschmutzung stammt zum Teil noch aus der Dampflokzeit. Ein von der ECO-Tech-Umwelttechnologie entwickeltes Entsorgungsverfahren beruht auf geschlossenen Werkstoff-Kreisläufen. Dabei werden alle organisch und anorganisch verunreinigten Stoffe wiedergewonnen. Der Boden wird an Ort und Stelle behandelt; jegliche Transporte sind überflüssig. Bei der Bodensanierung fallen etwa 70 % als Gleisschotter und je 15 % als Kies und Ton an. Kostenpunkt: zwei Millionen Mark. rrr

Modell Eisen Bahner

GÜTERSCHUPPEN

AUSGABE AUGUST 1993

ANZEIGENSCHLUSS FÜR DIE NÄCHSTERREICHBARE AUSGABE HEFT 9/93 IST AM 9. AUGUST 1993

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

Biete

Piko H0: jeweils mehr. Modelle, neu orig.verpackt, Lok BR 38, Nr. 5/6333/010, nur DM 85,-, S-Topfwag. 5/6454/010, nur DM 16,-, Z-Silowag. 5/6433/010, DM 15,-. Tel. 07541/23501

DR u. CSD-Kursbücher ab 1970, auch Tausch gegen DB-KB vor 1980, Liste geg. Freiumschlag an: Eichert, Torweg 163, 13591 Berlin

Sammlungsauflösung! Sehr günstig: Kursbücher, Buchfpl., EM, EK, MBR, FLM-Kurier, Kataloge, Bücher, Literatur, Poster + Bilder, Zuglaufschilder u.v.m., Liste gg. 2,- v. W. Ewich, Gebersdorfer Str. 105, 90449 Nürnberg

Biete: Arnold 0244 Rübenwagen-Set (excl. 1992), Roco 24008 Ommi 51-Set (excl. 1992), H0: Piko Kühlw. 5/6407/010, alle fabrikneu und originalverp. Tel. 06421/63784 (Anrufbeantw.)

Verk. umfangr. TT-Sammlg., Loks, Wagen, Gleise u. Zubehör. Schmidt, Markt 7 B, 01814 Bad Schandau

Verkauf ab Sept. 93 an Modelleisenbahn-Liebhaber, 63 Loks, Diesel-, Dampf-, E-Loks, Spur H0, TT, N, Rollendes Material u. viel Zubehör, Material alles aus ehem. DDR-Produktion und nicht genützte Stückliste anfordern. Tel. 07833/8658

Modell-Eisenbahner 1978 - 1993, gebunden, VB 300,- + Porto. F.-J. Backhaus, Am Stadion 14, 36433 Bad Salzungen

Jetzt vom Autor: Kleinlokomotiven der Leistungsgruppen I-III, 20,- + Porto. P. Grosse, Mecklenburger Str. 73, 65824 Schwalbach

Hobby-Auflösung! Piko-H0 23 Loks, 42 Pers.w., 45 G-W, Pilz-Gleis, viel Bastelmaterial, Literatur, Platte mit Bahnhof komplett, DM 1300,-. Tel. 03522/63951

Alt. Spielzeug, Eisenbahnen, An-/Verkauf seit 1980. Hebeling, 1 Berlin 62, Hohenfriedbergstr. 5, Mo.-Fr. 17-18.30 Uhr, Sa. 10-13 Uhr, 030/7842346 H

H0-Fahrzeuge DRG u. Länderbahn 2-Leiter, viel Bastelmaterial, sowie Literatur, Liste gegen Freiumschl. Klaus Giemulla, Ländlestr. 17/7, W-7760 Radolfzell 18, Tel. 07732/10584, ab 19 Uhr

Biete TT-Mat., Zeuke, BTTB, Rokal, Eigenbauten, Pilzgleis, Zubehör; su. H0-Mat., auch kompl. Anlage. R. Rosenkranz, Roßweiner Str. 49, 04720 Döbeln

Wegen Spurwechsel günstig zu verk. für halben Preis, in Spur H0, 9 Lokomotiven, 21 Reisewaggons, 22 Güterwagen, 1x SKL mit Beiwagen, bitte Liste anfordern, nur schriftlich, da kein Telefon. M. Förster, Oeserstr. 107

ME 1/72-12/90 (ohne 4/87 u. 3-7/88) u. Modellbahnliteratur an Selbstabh. (Liste mit Rückumschlag anfordern). H. Seidel, Jablonskistr. 1, 10405 Berlin

BTTB, 10 Loks, 50 Wagen, Zubehör, meist neuwert., ORK. Liste gegen Freiumschlag. R. Müller, Weinbergstr. 7, 77933 Lahr, Tel. 07821/42640

Verkaufe Märklin H0-Artikel. Liste gegen Freiumschlag. Ernst Tillmann, Akkerstr. 4, 47918 Tönisvorst

Verk. ME 1.80 bis 12.92 und 100 Jahre deutsche Eisenbahn. Tel. 035322/2373

BR56 AEG, DM 100,-; Roco 46015, DM 15,-; Roco 46385, 46242, 46130, je DM 19,-; FLM 5222, DM 20,-; 5420, 5422, je DM 20,-. Tel. 02871/33330

Verk. Eisenbahn-Magazin 1963-1982, kpl. in Sammelmappen, je Jahrg. 20,-. D. Janowski, Tietjenstr. 28, 12309 Berlin

Sonderangeb. H0m-Spreewaldbahn, Pers.zug: nur 193,95; Güterzug: nur 164,95,-; u.a. Modelle, Liste gegen DM 1,- Rückporto! Olaf Günther, Siedlungsstr. 8, 08297 Zwönitz H

Damplokarchiv 2, Baden, Bayern, Württemberg, Oldenburg a. 16,-, Saalbahn 10,-, histor. Bahnhofsbauten 2 u. 3., Leipzig-Dresdner Eisenb. je 20,-, TT-Lok E 94, 56 je 75,-. R. Siemens, K.-Marx-Str. 8, 02627 Hochkirch

NEU

VOLLMER®-Katalog 93/94

Architektur in Miniatur auf 170 Seiten

100 Preise warten auf ihre Gewinner im Ideenwettbewerb!

VOLLMER GmbH, Porschestr. 25, 70409 Stuttgart

NEU

Epoche-2-Sammlung wird verkleinert, Fahrzeuge von Liliput, Fleischmann, Roco, Piko, Hamo, Trix. Tel. 040/7385810, abends, Wochende

Märklin digital Memory 6043, mit Original-Garantie, NP 390,-, für DM 200,- abzugeben. Tel. 02254/2127

Biete TT-Platte 80B, 190 L, m. 10 Loks, 24 G.-wagen, 16 P.-wagen, 13 D.-wag., 1 Triebewag. m. 3 Beiwag., 3 Do.-Wag., 1 Trafo. u. sehr v. Ersatzteile, alles zus. f. DM 450,-. M. Behne, Welsleberstr. 5, 39218 Schönebeck

ROLF RICHTER
Öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger
für alle Blechspielsachen von der Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar in Mannheim
Beratung – Gutachten – Informationen
Tel. 06201/15997 Fax 06201/182891
Karlsruher Str. 2/8, 6940 Weinheim
Eisenbahnen – Dampfmaschinen – Schiffe – Automobile – Militärspielzeug

Verk. Loco-Baus. ML229, DM 400,-; ML242, DM 400,-; ML223, DM 400,-. K. Willert, Ritterstr. 21, 08289 Schneeberg, Tel. 03772/8390

Verk. BTTB-Mat., Lit., Liste geg. DM 1,- in Briefm. R. Mieth, J.-Skala-Str. 24, 02625 Bautzen

Eisenbahnatlas DDR, 1. Aufl., Dampflok-Arch. 4, 1. Aufl., Güterwagen, 1. Aufl., Die Windbergbahn, 1. Aufl., Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn Compagnie, 1. Aufl. Tel. 030/6565188

TT M61, MY, 204, 107, T 435, YM 32, BR 119, E 250, 211, 499, alles neu, 48 Doppelst., Schnellzugw. u. Kesselwag. 4411-19, EKS usw., Flachdachw., Gehäuse, T 3348 blau, 30 H0-Holzvitr. Tel. 0841/481288, S. Meier, Friedrichshofener Str. 29, 85049 Ingolstadt

Schienen, Weichen, Loren für Spurweite 600 mm. Tel. 033204/35810 oder 35820

Alte Dampf-Eisenbahnen 1920 - 1959, Video Gratis-Prospekt von: Fleischmann-Film, 84028 Landshut, Altstadt 90, ME

Wiking, Herpa, Albedo, ca. 700 Stck., 20seitige Liste gegen 2,50 Bfm. von K. Wenders, Postfach 3223, 52119 Herzogenrath

Verk. Modelbahnsteuerungen "MBS", 2 St. S 3.1, 2 St. B 1.1, 2 St. B 3.1, 6 St. ABP 0.1, z. Vereinbarungspr. Tel./Fax 0375/243662 (telef. nach 18 Uhr)

Kursbücher u. Fahrpläne von 1930-1990, Liste gegen Freiumschlag. K. Arnold, Corinthstr. 3, 04157 Leipzig

Deutz-Stangendiesellok, zweiachsig, betriebsfähig, gt. Zust., gg. Gebot zu verk. oder gg. SKL zu tauschen. S. John, Hauptstr. 163, 65760 Eschborn/Ts.

Biete Rollendes Material, Spur N zu alten Preisen!! Liste gegen 1,- Rückporto. M. Lehmen, Silberhofstr. 32, 09599 Freiberg



FH-Motorisierungssatz für

Gützold BR 86	Best.-Nr. 23001	DM 117,85
Gützold BR 64	Best.-Nr. 23002	DM 105,85
Gützold BR 71	Best.-Nr. 23003	DM 90,45
Gützold BR 56	Best.-Nr. 23004	DM 88,60
"BR 52 Kond Te	Best.-Nr. 23005	DM 134,90
"BR 52 St Te	Best.-Nr. 23006	DM 90,–
"BR 201 DR	Best.-Nr. 23007	DM 124,25
"BR 106	Best.-Nr. 23008	DM 111,50
"BR 346 DR	Best.-Nr. 23009	DM 111,50

Nutzen Sie unseren preisgünstigen Direktversand im Inland DM 4,-. Katalog 5. Auflage 1992/93 DM 9,50 + DM 4,– Porto.

82140 Olching · Ilzweg 4
Telefon 08142/12776
Telefax 08142/41171

Modelleisenbahner 1970-1990, Lokführer-Kalender 1962-1991 zu verkaufen. Tel. 039291/2109

Piko N 2x BR 55, 2x BR 65, BR 118/059, rot, Ortsch. S4 (Vitrinenmodelle). Angebote mit Preis an: W. Müller, Lutherstr. 27 a, 96515 Sonneber

Verk. H0 JG BR24, 86, V200, Pico E44 (alt); BR5S (B), 50, 80, Dietzel Mod., EK78-79, Lok-Magz. 57-75; ME 1970-91. E. Albrecht, Lindenplatz 17, 03149 Forst/L.; Suche LN H0 defekte Mod. aller Art

TT 2 EL-Weichen m. Gleis oval, 12,-, Triebwagenzug, Häuser, Autos, Matten, Literatur, Anlagen, Bau, 50 MEB, 70,-, Loks u. Wagen, neu H0-Holzvitrinen je 28,-/Stck. St. Neier, Friedrichshofener Str. 29, 85049 Ingolstadt, Tel. 0841/481288

An- und Verkauf · Tausch



Modell-Eisenbahnen **Martin Seide** Telefon 06022/1270

63785 Obernburg/Main

63911 Trennfurt/Main	98617 Meiningen (Thüringen)	63897 Miltenberg/Main
Trennfurter Straße 44	Adelheidstraße 13	Ankergasse 15 und 22
Telefon 09372/1575	Telefon 03693/41391	Telefon 09371/69470
		Telefax 09371/5906

Raritäten · Sondermodelle · Fertiganlagen · Service · Anlagenbau

LGB-Fahrzeuge div. Eigenbauten, Schienen, Gebäude, Zubehör gebr., v. Priv. Berling Tel. 030/4113829

Wagenmaterial TT, etwa 100 Artikel je 5,- abzug., nur zusammen. H.-J. Schröder, W.-Kuhrstr. 96, O-3270 Burg

Haus der 1000 Lokomotiven
frei sichtbar in Vitrinen
eigenes Modellbaumuseum
erstklassige Auswahl und Beratung
LGB – Großstation mit Schauanlage
Amerikanische Modell H0 + N
Preise auf gezielte Anfragen und Rückporto
Schnellversand mit UPS
Modellbahnhaus Rocktäschel
W-94161 Ruderting
Tel. 08509/2036 · Montag geschlossen

Verkaufe H0e sächs. VI K 99^{73} von M. u. F., DM 500,-. Krabbes, Fritz-Lang-Str.18, 14480 Potsdam/Drewitz

Biete Dampflokeigenb. in TT u. a., BR 83, 93, 44 u. m., Liste anf., Lit., u. a. „Schiene, Dampf u. Kamera"; suche in TT: Dampflokeigenb., u. a. BR 3 C^{9-10}, 38^{10-40}, 54^{8-10}, 78, 95, 98 u. a., sowie BR 01, 23, 35, 56, 81, 92, 85, a. Preisang. sowie guterh. TT-M. P. Heinrich, Rilkestr. 64, 09144 Chemnitz

Pilz-Weichen, Literatur, Videos zu 50% v. NP. Gütz. BR 75 DR, 70,-. J. Dietrich, Schulstr. 21, 02742 Neusalza-Spremberg

LGB 20450 RhB Ellok Ge2/4, neu, originalverp., 550,- + Versand. Janowski, Tietjenstr. 28, 12309 Berlin

Suche

Suche TT-Modellbahnen, auch defekt, Start Loks/Anfangspackungen, BTTBBR 221 Braun S3. Stefan Klein, Pater-Kolbe-Str. 13, 48163 Münster

Piko-Loks u. Zubehör gesucht, besonders BR 42, BR 84 Hruska, V 200, Nohab-Diesel. U. Orzelek, Schöninger Str. 43, 33129 Delbrück. Tel. 05250/1873

ME 9-12/52, 53-56 kopl., auch gebunden, 1-8, 10,12,57,2,8,10,12/53 (ev. kpl.) 10.59, 12.72. Tel. 0621/518204

Suche aus alten Beständen: Modellhäuser H0 der Firmen Vero und Mamos, noch nicht zusammen gebaut und in original Verpackung. Schönlankstr. 15, 28279 Bremen, Tel. 0421/833656, Fax 0421/832910

Modellbahnversand Klaus
01324 Dresden · Hainweg 1

Herpa (Sonderangebot)

140164 DAF 95 Hängerzug „Blaue Flotte"	16,20 DM
140188 MB SK Tanksattelzug „Willi Betz"	19,90 DM
140263 Scania Hauber Sattelzug „F.A.Z."	25,60 DM
140706 Mack-Zugmaschine mit Moving-Van „N. America"	22,20 DM
140638 MB SK Koffer-Lkw mit Ladeb. „Schenker"	15,80 DM
140645 MB 814 Kasten-Lkw „Sixt"	14,00 DM
141567 MB SK Autotransporter	15,80 DM
141048 Mack-Zugm. mit Walinga-Tankaufl. „Freed-Rite"	21,30 DM
140034 MB Preßmüllwagen	11,50 DM
041515 MAN M90 DLK 23-12 Drehleiter	17,30 DM
140492 US School Bus „Harvester"	16,90 DM
141581 MB SK Chassisverkl. und Siloauflieger „Talke"	23,90 DM
140669 MB SK Planenauflieger „Sixt"	22,20 DM
140539 Scania Hauber Chromtankauflieger „Ellmühle"	23,90 DM
140225 Scania Hauber Sattelzug, unbedruckt	15,80 DM
140737 Mack-Koffersattelzug „Kühne & Nagel"	20,50 DM
140607 MB SK Betonmischer, 4achsig	14,10 DM
141574 MAN F90 3a mit Betonmischerauflieger, 2achsig	14,10 DM

Versandkosten 1,– DM + NN-Portokosten

Sachsenmodell Nr. 14002 (Hechtwagen Set "DR"). Fichtner, Dr.-Fr.-Wolf-Str. 29, 01454 Radeberg, 03528/2564

Vom Transpress-Verlag Straßenbahnarchiv 2. R. Mersiovsky, Kissingerstr. 40, 32756 Detmold

Verk. H0 JG BR24, 86, V200, Pico E44 (alt); BR5S (B), 50, 80, Dietzel Mod., EK78-79, Lok-Magz. 57-75; ME 1970-91. E. Albrecht, Lindenplatz 17, 03149 Forst/L.; Suche LN H0 defekte Modellen aller Art

Suche Treib-u. Kuppelradsätze d, BR05, zum Bau der 18 201 in H0. Berger, PSF32, 39552 Stendal

I.M.U. Berlin präsentiert: Klassische Automobile der 50er-60er Jahre



Art-Nr. 05071
BMW 507 Cabrio **DM 9,95** Stück*
(jetzt auch in schwarz und dunkelblau)



Art.-Nr. 20062
Leiterwagen THW mit Magirus Fahrerhaus **DM 24,95** Stück*



Art.-Nr. 09989
Setra Typ S6 in 4 Farben **DM 14,95** Stück*
(hellblau, hellgrün, hellrot und silber)

* unverbindliche Preisempfehlung

Fragen Sie Ihren Fachhändler!
I.M.U. Modellauto, 12347 Berlin, Jahnstraße 40

01127 Dresden, Hans-Dieter Hertel, Konkordienstr. 38

01187 Dresden, Modellbahn Liebscher, Zwickauer Str. 158

01237 Dresden, Modellbau Peter, Reicker Str. 104

01307 Dresden, Tan Modellbau, Pfotenhauerstr. 66

01309 Dresden, Fa. Schubert, Hüblerstr. 11

01324 Dresden, Uhlmann Modelltechnik, Trebeweg 11

01445 Radebeul, Rosemarie und Werner Zeibig, Ernst-Thälmann-Str. 11

01640 Coswig, Modellbahn Siewert, Lessingstr. 13

01796 Pirna, Modellbahn und Spielwaren, Donaische Str. 41

01809 Heidenau, Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4

01855 Sebnitz, Modellbahn- und Basteleck, Burggässchen 1

01904 Neukirch, Fa. Kaufer, Hauptstr. 44b

01936 Königsbrück, Modellbahn Pofand, Alte Poststr. 7

01968 Senftenberg-See, Horst Bergmann, Kormoranstr. 4

02625 Bautzen, Elektro-Quelle, Neusalzaer Str. 17

02708 Löbau, Spielzeugland, Rittergasse 3

02763 Zittau, Haltepunkt, Johannisstr. 8

02994 Bernsdorf, Harald Mehlhose, Dresdner Str. 26

03046 Cottbus, Böcking und Sohn, Spremberger Str. 26

04109 Leipzig, Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4

04177 Leipzig, Modellbahn Felber GmbH, Kuhturmstr. 22

04229 Leipzig, A. Nitsche, Altranstädter Str. 44, 0341/4784280

04275 Leipzig, Fa. Günseld, Karl-Liebknecht-Str. 101

04289 Leipzig, Karsten Klinger, Prager Str. 275

04318 Leipzig, Bernd Missler, Martinstr. 3

04880 Dommitzsch, Fa. Gustav Jürgen, Inh. Sigmar Friedrich, Leipziger Str. 13

06110 Halle, Modellbahncenter, Beesener Str. 2

06114 Halle, Fa. Hoffmann, Str. d. DSF 96

06188 Peissen, Trutz-Toys, Gewerbepark

06268 Querfurt, Hobby-Shop K. Hebenstreit, Merseburger Str. 11

06484 Quedlinburg, Modellbahn-Service, Stieg 16

06618 Naumburg, Modellbahneck, Freyburger Str. 4

06667 Weissenfels, Modellbahn Erhardt, Beuditzstr. 2a

07318 Saalfeld, Joachim Heinecke GmbH, Postfach 152, Köditzgasse 21

07381 Pössneck, Günthers Hobbythek, Schillerplatz 2

08107 Kirchberg, Spielwaren und Elektroartikel, Torstr. 2

08223 Falkenstein, Falkensteiner Modellbahnstube, August-Bebel-Str. 49

08280 Aue, C. A. Schieck, Auerhammer Str. 1

08289 Schneeberg, Peter Lorenz, Forststr. 13

08297 Zwönitz, Olaf Günther, Siedlungsstr. 8

08468 Reichenbach, Modellbahn Spitzner, Albertistr.16

08523 Plauen, Eisenbahn-Treffpunkt, Neundorfer Str.

08523 Plauen, Spielwaren Rösner, Thomas-Mann-Str. 14

09212 Limbach, Oberfroh Modellbahnladen, Bernhardstr. 15

09326 Geringswalde, Modellbahnhof, Dresdner Str. 27

09366 Stollberg, Modellbahnen Junghans, Rudolf-Breitscheid-Str. 17

09419 Thum, Fa. W. Oelmann, Greifensteinstr. 5

10119 Berlin, Fliegender Hamburger, Wilhelm-Pieck-Str. 98

10178 Berlin, Waggon-Treff, Rosenstr. 3

10247 Berlin, Modellbahncenter Hosse, Glatzer Str. 1

Modell Eisen Bahner

Die nächste Ausgabe erscheint am 1. September! Den MODELLEISENBAHNER erhalten Sie im Bahnhofsbuchhandel und im ausgewählten Zeitschriftenhandel sowie bei diesen Modellbahnfachgeschäften, die vieles rund um das Hobby Modelleisenbahn bieten.

10318 Berlin, Modellbahnbox Karlshorst, Hermann-Dunker-Str. 104

10407 Berlin, Detlef Appel, Hans-Otto-Str. 7,

10437 Berlin, Günter Peter, Kopenhagener Str. 73

10589 Berlin, Modellbahnen, Mierendorfplatz 16

10711 Berlin, Schiffs- und Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Straße 26

10789 Berlin, Modellbahnen Turberg, Rankestr. 24

10789 Berlin, Michas Bahnhof, Nürnberger Str. 21

10823 Berlin, Modellbahn Rudolf Schmitt, Dominicusstr. 25

10827 Berlin, Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2

12045 Berlin, Modellbahn- und Spielwarenparadies, Sonnenallee 63

12051 Berlin, Hardenberg LGB-Station, Siegfriedstr. 1

12105 Berlin, Peter Gierke, Suttnerstr. 2

12105 Berlin, Modellbahn Pietsch, Pruehss-Str. 34

12157 Berlin, Eisenbahnen Vogelbusch, Cranachstr. 9

12159 Berlin, Modellfahrzeug Herrmann, Haehnelstr. 11a

12163 Berlin, Lokschuppen, Markelstr. 7

12623 Berlin, Modellbahn Haberditzel, Greifswalder Str. 2,

13088 Berlin, Fritko Modellbahntreff, Berliner Allee 98

13159 Berlin, Modelleisenbahnen Pankow, Berliner Str. 48

13353 Berlin, Fa. Krümmling, Seestr. 42

13359 Berlin, Peter Brause, Drontheimer Str. 1

13439 Berlin, Spielkiste Spielwarenhandel GmbH, Senftenberger Ring 13

13509 Berlin, LGB Markt, Holzhauser Str. 59

13581 Berlin, Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13a

13585 Berlin, Spandauer Lok-Werkstatt, Bismarckstr. 61

14169 Berlin, Modellbahnen in Zehlendorf, Berliner Str. 37

14476 Eiche, Modellbahnhof, Hauptstr. 89

14712 Rathenow, Stettmann's Modellbahnen, Rhinower Str. 4

14943 Luckenwalde, Neumann Elektronik, Baruther Str. 27

15848 Beeskow, Spielwaren Jäschke, Theodor-Fontane-Str. 4/8

16321 Bernau, Spielwarenfachhandel J. Bostedt und D. Fischer, Breite Str. 13

16816 Neuruppin, Werner Baumgärtel, Siechenstr. 17

17291 Prenzlau, Brigitte Simon, Stettiner Str. 26

17489 Greifswald, Modellbahn-Service J. Schildauer, Steinbecker Str. 27

18055 Rostock, Elektro Schultz, Lange Str. 3

19053 Schwerin, Thomas Glusing, Mecklenburger Str. 5

19322 Wittenberge, Modellbahnstudio Hinz, Lenzener Str. 75d

19370 Parchim, Borrmanns Modelleisenbahn-Treff, Blutstr. 3

20099 Hamburg, Modellbahn Ramm, Lange Reihe 17

20255 Hamburg, Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70

20354 Hamburg, Wede Fachhandlung, Grosse Bleichen 36

21682 Stade, Modellbahn Wilhelmy, Fischmarkt 11

22041 Hamburg, Rita Herold, Holzmühlenstr. 33

22083 Hamburg, Modellbahnkiste, Imstedt 31

22087 Hamburg, Modellbahn Hesse, Landwehr 29

22113 Oststeinbeck, Modellbahnenbahnhof Max Engel, Im Hegen 4

22177 Hamburg, Spiel- und Hobby Haus, Bramfelder Chaussee 251

22299 Hamburg, Meyers Modellbahn, Barmbeker Str. 171

23552 Lübeck, Emil's Sammlerbörse, Krähenstr. 32-34

23966 Wismar, Modellbahn-Börse, Dankwartstr. 52

24103 Kiel, Modellbahn Offerdinger, Schülperbaum 2

26789 Leer, Hobby-Shop, Bremer Str. 6

28237 Bremen, Roland Modellbahnstudio GmbH & Co KG, Gröpelinger Heerstr. 165

28779 Bremen, Auto und Bahn Modellspielwaren, Kapitän-Dallmann-Str. 2

30451 Hannover, Schmalspur- und Feldbahn, Limmerstr. 79

31582 Nienburg, Nienburger Eisenbahn- und Modelleisenbahn Club E.V., Berliner Ring 45

31582 Nienburg, DEV Bücherladen, Kantstr. 18

33613 Bielefeld, Die Drehscheibe, Jöllenbeckerstr. 205

33617 Bielefeld, MEC Bielefeld, Am Lauksberg 14

34127 Kassel, Raabe's Spielzeugkiste, Holländische Str. 99

35510 Butzbach, Günter Schott, Hoch-Weideler-Str. 4a

35708 Haiger, Modellbahnen, Flug- und Schiffsmodelle, Hüttenstr. 1

37603 Holzminden, Matthias Streicher, Wilhelmstr. 30

38100 Braunschweig, Modellbahn-Center, Marstall 16

Sie sind Modellbahn-Fachhändler? Und Sie möchten den MODELLEISENBAHNER jeden Monat anbieten? Rufen Sie an: Frau Olboeter, Tel. 030/47805233. Wir machen Ihnen ein Angebot und nehmen Sie in der nächstmöglichen Ausgabe auf.

38640 Goslar, Hottenrott Einzelhandel GmbH, Bäckerstr. 104

38678 Clausthal-Z., Mineralienecke Clausthal, Bergstr. 31

39108 Magdeburg, Modelleisenbahnen E. Haseloff, Olvenstedter Str. 13

39539 Havelberg, Stettmanns Modellbahn, Domstr. 14

39576 Stendal, Fa. W. Liebisch, Breite Str. 25

40545 Düsseldorf, Modellbahnstube, Markgrafenstr. 1

40625 Düsseldorf, Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15

40721 Hilden, Modellbahnladen Hilden, Benrather Str. 4

40764 Langenfeld, Spiel- und Hobby-Studio, Solinger Str. 87

40789 Monheim, May's Spielkiste, Alte Schulstr. 35

42103 Wuppertal, Jul's Walbrecht, Poststr. 9

42281 Wuppertal, Matschke Modellbahn, Schützenstr. 90

42289 Wuppertal, Modellbahn Apitz, Rübenstr. 5

44141 Dortmund, Der Lokschuppen, Märkische Str. 227

44287 Dortmund, Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133

44809 Bochum, Spielzeugparadies Wagner und Raschka OHG, Dorstener Str. 217

45276 Essen, Buchhandlung im Eisenbahnmuseum, Grendtor 15

46483 Wesel, Modellbahn Luebke, Heuberg 9

47051 Duisburg, Spiel und Hobby Kupsch, Philosophenweg 3

47053 Duisburg, Die Spielkiste, Heerstr. 109

47441 Moers, Spiel und Hobby Becker, Friedrichstr. 65

47533 Kleve, Miniaturbahnen Stichting, Hoher Weg 47

47638 Straelen, Modellbau Seiler, Josefstr. 2

48143 Münster, Wiemo Modellbahntreff, Jüdefelder Str. 37

48683 Ahaus, MBS Vertriebs GmbH, Industriestr. 9

49078 Osnabrück, Modellbahn-Service, Lotter Str. 16

49342 Diepholz, Diepholzer Eisenbahnfreunde, Postfach 1266

50667 Köln, Peter W. Feldhaus GmbH & Co, Schildergasse 46-48

50827 Köln, Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664

51375 Leverkusen, Modellbahn-Center Leverkusen, Bensbergerstr. 80

51379 Leverkusen, BW-Opladen, Düsseldorfer Str. 173

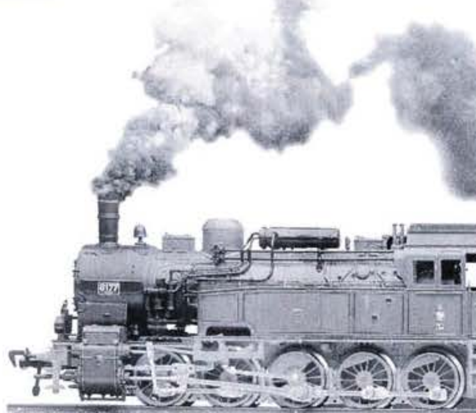
52134 Herzogenrath, Modellbahn Etschenberg, Bicherouxstr. 5-7

53111 Bonn, Modellbahnstation M. Siffert, Rosental 52

54290 Trier, Friedr. Theisen, Metzelstr. 19-20

55130 Mainz, Weisenauer Modellbahnladen, Wormser Str. 91

56564 Neuwied, Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50



58553 Halver, Modellbahn Betriebswerk, Von-Vincke-Str.13

59929 Brilon, Modellbahnstübchen K.-H. Heine, Siepenweg 5

60311 Frankfurt, E. Häfner Spielzeugkiste, Kurt-Schumacher-Str. 31

60431 Frankfurt, Fa.PM, Ginnheimer Landstr. 191-195

64283 Darmstadt, Der Lokschuppen, Hochstr. 9

64319 Pfungstadt, Modellbahncenter, Borngasse 5

65428 Rüsselsheim, Spiel- und Hobby Peter Kromschröder, Europaplatz 2

65929 Frankfurt, Modellbahn Spiel- und Hobby-Treff, Dalbergstr./Ecke Albanusstr. 80

67112 Mutterstadt, Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28

68165 Mannheim, Die Modelldrehscheibe, Seckenheimer Str. 73

68309 Mannheim, Modellbahn-Treff, Dürkheimer Str. 20

69214 Eppelheim, Klaus Schumann, Schützen-/Ecke R.-Wagner-Str.

70178 Stuttgart, Modelleisenbahn-Center, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.

71032 Böblingen, Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44

71229 Leonberg, Modellbahn Hennig, Bahnhofstr. 1

71334 Waiblingen, Eisenbahn-Treffpunkt Schweickardt, Rathausstr. 94

73568 Durlangen, Wagner Modellbahntechnik, Schmiedeweg 6

74072 Heilbronn, Hobby Eberhardt, Kirchbrunnenstr. 16+23

76133 Karlsruhe, Modellbahn Seyfried, Kaiserstr. 121

76356 Weingarten, Modellbahnshop, Schillerstr. 1

79104 Freiburg, Modellbahntreff, Habsburgerstr. 51

81379 München, Fachbuchzentrum, Wolfratshauser Str. 62

82110 Germering, Günther F. Hödl, Otto-Wagner-Str. 4

88630 Pfullendorf, Der Spielzeugladen, Hauptstr.22

89073 Ulm, Spielwaren Sindel GmbH & Co KG, Neue Str. 71

90103 Nürnberg, Buchhandlung Emil Jakob, Postfach 9320

90419 Nürnberg, Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109

90443 Nürnberg, Modellbahn Herrmann, Gibitzenhofstr. 17

90451 Nürnberg, Modellbahn-Vertrieb Dieter Scholz, Nördlinger Str. 13

90459 Nürnberg, Modellbahntreff, Wölckernstr. 34

91054 Erlangen, Der Modellbahnladen, Friedrichstr. 41

95615 Marktredwitz, Hans Hofmann Modellbahn-Börse, Markt 46

96047 Bamberg, Modellbahn- und Autoladen, Kapuzinerstr. 23

96215 Lichtenfels, Modellbahn-Treff, Coburger Str. 8

97236 Randersacker, Hobby-Shop, Gerbrunner Str. 2, 0931/706904

99084 Erfurt, Radio Kästner, Lange Brücke 44

99091 Erfurt, Trutz-Toys, Mittelhäuser Str. 42

99867 Gotha, In der City, Schwabhäuser Str. 38

99897 Tambach-Dietharz, PC-Service & Modellbau, Schmalkalder Str. 39

A-1050 Wien, Modelleisenbahnen Rudolf Wernegger, Margaretenstr. 160

A-1070 Wien, Hobby Sommer Modellbaugesellschaft, Neubaugasse 26

A-4020 Linz, Hobby- und Modellbau Handelsgesellschaft mbH, Bürgerstr. 14

CH-3011 Bern, Walter Gschwandner, Spitalgasse 24

CH-4051 Basel, Fa. Beltrami, Spalenvorstadt 22

CH-5432 Neuenhof, Tivoli Hobby- und Modellbahnen AG, Züricher Str. 156

S-20022 Malmoe, Frank Stellvalls, Box 3073

WIR SIND SPEZIALISTEN FÜR US-MODELLE!

Umfangreiche NEWS DM 3,– Brfm., Spur angeben! **WALTHERS-Kataloge**, Expreß-Lieferdienst. Sonderaktion: **Walthers N 93, nur 20,–**. US-Programm **auf Lager:** Arnold, Athearn, Atlas, Bachmann, Bev-Bel, Con-Cor, IHC, Kadee, Kato, Life-Like, Mantua, Micro-Trains, Minitrix, Model Power, Rivarossi, Roco, Roundhouse, Stewart und viele andere.

H0: Atlas/Kato C424/C425, **175,–**. Proto GP18, **135,–**. Kato SD40, **199,–**. Kadee #5, **6,50**. **N:** Atlas GP30, **180,–**. Atlas GP35, **155,–**. Kato F7A/B, je **160,–**. E8/9, **175,–**. Proto FA-2, **75,–** (B dmy, 36,–). Spectrum Dash 8, **99,–**.

Sammler-Service

US-Modelle · Raritäten · Import-Export

P. Joseph, Bergstr. 7, D-85298 Scheyern
Tel. (0 84 41) 22 44, Fax 7 64 22

Dienstag geschlossen. Besuch nur nach Anmeldung



NEU: Komplettes Farbprogramm von ACCU-FLEX, Gleismaterial von Atlas, Peco, ME, Micron. Gebäude-Kits, Zubehör jeder Art.

Suche

Suche Ölgemälde mit Eisenbahnmotiv. Reiner Herwig, Winningstr. 39, 47167 Duisburg

Suche Piko-Lok der ungar. Staatbahn BR 61, gut - sehr gut erhalten. R. Alberts, Weygoldstr. 5, 47441 Moers

Märklin amerikanische Loks und Wagen gesucht. Angebote unter Tel. 02251/15363, tagsüber

Suche H0- + N-Loks u. Wagen, auch großanlagen, Selbstabholer. 02256/695

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf



Suche Unterlagen, Fotos, Skizzen usw., von Anlagen u. Fahrzeugen der ehem. Eisenbahn Haldensleben-Gardelegen. M. Biggen, Marienburger Str. 57, 31141 Hildesheim

Suche Broschüren über Schmalspur- und Kleinbahnen der DDR, Verkehrsgeschichte Franzburger Kreisbahn, Rügensche Kleinbahn, Eisenbahn-Jahrbuch 1965-1971, DR-Kursbücher 1950-1970. Knapp, Untere Stadtmauer 27, 88316 Isny

Draisinen-Fotos und SKL-Fotos gesucht. Stefan John, Hauptstr. 163, 65760 Eschborn/Ts.

Suche Original oder Kopien von Modell Eisenbahner-Hefte 5/57 und 6/57, außerdem: Wer kennt sich im Brünieren von Neusilber aus? Tel. tagsüber 0511/7622368, abends und am Wochenende 05121/22503

Suche alte Permot Automodelle (Hruska), Eisenbahnmodelle (Hruska), Straßenbahnmodelle (Permot) sowie Obus Modelle (60 Jahre), alles H0. D. Lanzke, Postfach 1144, 3584 Bad Zwesten. Tel./-Fax 05626/679

Zeichnungen der Straßenbahn Typ ET 55/57/62 G4 + Großraumzug der Wagonbaufirma Gotha/Thüringen, sowie alle Zweiachser Rekot TW + BW des RAW Bln. Schöneweide, einschl. Güterbahn TW + BW, nach Möglichkeit im Ma stab1:87 oder Originale. I. Wilzek, Wittenberger Str. 3, 06132 Halle/Saale

Kaufe unbeschädigte Modellautos aus der Zeit 1950-85: Corgi, Dinky, Gama, Märklin, Matchbox, Schuco, Siku, Tekno, Wiking (1:40), auch Sammlung. Bruno Rosenkranz, Wildenbruchstr. 24, 40545 Düsseldorf. Tel. 0211/553931

MODELLBAHN SPUR-0 1:45

WÖHLTE

Karlstraße 3 06918 Elster/Elbe

Unsere Neuheiten Bausätze

Triebwagen VT 70 mit Antrieb	368,60 DM
V 100 mit Antrieb	478,00 DM
Glaskasten mit Antrieb	523,00 DM
Langenschwalbacher alle Wagen 1914/23	je 199.00 DM
Güterwagen 0mm 52	99,00 DM
Güterwagen Off 52	129,00 DM

Preisliste gegen 1,- DM in Briefmarken

Demnächst lieferbar:

Schwerlasttransporter SSY

Su. Modelleisenbahner 1952/1953/01-04 1954, Hruska Mitteleinstiegswagen Müglitztalbahn. Angeb. an Hans Kobschätzky, Reiersbacher Str. 78, 7592 Renchen 2

TT-Modellbahn gesucht von BTTB Zeuke Rokal u. dergleichen. U. Vollbracht, Mittelstr. 20, 58332 Schwelm

Suche Unterlag. (Fotos, Fz.-Zeichng. etc.) über ehem. Privatbahnen i. d. DDR, insbesonders Halle-Hettstedt, Kyffhäuser Klb. u. Großraum Berlin. Hans Kobschätzky, Reiersbacher Str. 78, 7592 Renchen 2

Märklin-Raritäten d. höchsten Preisklasse u. ausgefallene Stücke and. Hersteller von seriösem, finanzkr. Liebhaber (kein Händler) ges. Gerne auch kostenl. Begutachtung. Dr. Koch, Schillerstr. 33, 69257 Wiesenbach



MATSCHKE DER SPEZIALIST FÜR MODELLBAHN UND MODELLBAU

KI-Kibri Spur H0		AR-Arnold Spur D aus Konkurs	
KI 8032 Feuerwehrhaus Goldbach	17,00	AR 0220 Dampflok mit 5 Kesselwagen Dujardin	129,00
KI 8126 Fachwerkhaus	11,00	AR 2072 Diesellok Köf III DB rot	69,00
KI 8210 Einfamilienhaus mit Werkstatt	18,00	AR 2409 E-Lok Re 4/4 SBB grün	129,00
KI 8280 Eckhaus Bonn	22,50	AR 3279 Bahnpostwagen Epoche III DB	17,50
KI 8400 Rathaus Urach	25,00	AR 3308 Eilzugwagen 2. Klasse DR	15,00
KI 9500 Bahnhof Kottenforst	25,00	AR 3318 Eilzugwagen 1./2. Klasse DR	15,00

Preisliste 1993 gegen 3,– DM in Briefmarken.

Inh. Laag Vertriebs GmbH & Co. KG · Schützenstr. 90 · 42281 Wuppertal 2 · Tel. 0202/500007 · Fax 0202/509490

Suche Transpress-Bücher und (DMV) Broschüren sächsischer Schmalspurbahnen. Kieselbach, Oranienburger Straße 15, 40599 Düsseldorf

Suche Fotos, der Draisinen der Rü.K.B., der Altmärkischen Kl.bahnen, sowie der sächs., Bahnen, Angebote: S. John, Hauptstr. 163, 65760 Eschborn/Ts.

Suche ständig H0-2L= Material und Modellautos aus DDR-Produktion. Ang. m. Preise- und Zustandsangabe an: Thomas Krause, Goethestr. 25, 12459 Berlin

Suche Fotos von der BR 601/901, während des "Tages der offenen Tür" im Raum Wittenberge, 19.6.93. Tel. 0212/66941

HAMO Märklin für 2 L Gleichstrom
Wir haben für Sie noch ein Riesen-Angebot vorrätig
Angebotsliste geg. Freiumschlag o. 1,- DM in Briefm.
OVERMANN MODELLBAHN
Gneisenaustraße 102 · 4100 Duisburg 1
Telefon 0203/359090, dienstags ab 13 Uhr geschlossen

IN TT BR T 435 CSD, blau, BR 107 DR rot, BR 106 und Triebwagen BR 186, in gt. Zustand, Angebote an: A. Hubler, Wagenburgstr. 153, 70186 Stuttgart

Laternen, Mützen, Schilder u. sonstige Raritäten der Deutschen Bahn von vor 1945 gesucht. O. Masjoshusmann, Reinsburgstr. 158, 70197 Stuttgart 1. Tel. 0711/655106

2x Garant 30 mit Kofferaufbau "Mitropa" in Tausch oder zu kaufen gesucht. Tel. 0212/44225

Alles aber alles alt/neu von/zu/über Mitropa AG Modelle/Fotos/Literatur/Gegenstände/egal was! Angebote: Fax 0641/791510 oder Chiffre ME08/743517

SCHOLZ

MODELLEISENBAHNEN
CLICHYSTRASSE 8 • W-89518 HEIDENHEIM
TELEFON (0 73 21) 4 16 44 / 2 16 47
Aktuelle Angebote von ROCO in H0:

46 070 Kesselwagen BP der DB	13,90
46 039 offener Güterwagen der DB	8,90
46 016 ged. Güterwagen DB	8,90
44223 2achs. Personenwagen DB	10,90
43013/43016 TW 601 „Max-Liebermann" 7tlg.	418,-
44400 Silberling Steuerwagen	44,-

Suche H0 KFZ aus eh. DDR, auch Samml. w. IGES, biete ME 82-91 u. Modellbau 86-90. N. Schramke, Ackerstr. 16a, 14913 Niedergörsdorf

Suche ältere DDR-Modellautos, z.B. Trabant 500/601 Modelle (alle Größen) + Pappbastelbögen. W. Meinecke, Habigerstieg 17, W-2100 Hamburg 90

Suche BR 91 DRG, Liliput und BR 93 DR, Roco. O. Teichmann, Coppistr. 91, 04157 Leipzig

Komplett-Set-Angebote H0

Alle Loks incl. 4 Oberleitungsmasten, 2 Quertragwerke + 1 Fahrdraht

Lima-Auslaufmodelle:		
208139 S1	V20 Wehrmachtslok mit Reichsadler Ep II	149,-
208139 S2	V20 Wehrmachtslok Tarnfarbe Ep II	99,-
201642	V300 Diesellok, rot, 6achsig (Doppelkardan)	159,-
201642 S1	V300 Diesellok Krauss-Maffei, rot/beige (Doppelkardan)	159,-
201642 S2	V300 Diesellok Krauss-Maffei, blau/beige (Doppelkardan))	159,-
208120	E-103 DB, rot (Doppelkardan)	159,-
208035	E-120 Prototyp IC, creme/rot (Doppelkardan)	129,-
Krupp-Diesel-Doppellok (2x 4achsig):		
208112	V188 Wehrmacht, grau, mit Reichsadler Ep II	198,-
208116	V188 Wehrmacht Tarnfarbe Ep II	129,-
208114	V288 DB, rot	129,-
Lübeck-Büchener-Stromlinienzug Ep II:		
203019/309260	BR 60, schwarz, DRG + 2 Doppelstockwagen	149,-
203017/309260	BR 60, grau, DRG + 2 Doppelstockwagen	119,-
Set A:	V218 Diesellok, creme/blau + 2 Silberlinge + Steuerwagen	149,-
Set B:	V221 Diesellok, rot + 2 D-Zugwagen 26 + Packwagen Typ 26	159,-
149767	Lufthansa Airport-Expreß, 4teiliger Triebwagenzug (neuestes Model)	229,-
201067	Zwischenwagen-Abteil LH	49,-
201068	Zwischenwagen-Restaurant LH Airport-Expreß	49,-
149768	BR 403/404 IC, 4teiliger Triebwagenzug	229,-
201076	Zwischenwagen BR 403 IC Abteil	49,-
201077	Zwischenwagen BR 403 IC Restaurant	49,-
149818	VT 08 DB, 3teiliger Triebwagenzug (KK)	269,-
Piko:		
6301	BR 66 DB	99,-
6010	BR 130 (Taiga Trommel)	99,-
0757/100	BR 106 + 3 4achsige Erzwagen + Entladestation	119,-
Set 1:	BR 01 + 3 Reko-D-Zugwagen	139,-
Set 2:	BR 118 creme/orange + 3 Reko-D-Zugwagen	139,-

Gützold:		
190/28/1	Dampflok BR 52 DR	129,-
190/23/2	Dampflok 150 Y SNCF (BR 52)	99,-
190/29	Dampflok BR 56 DRG-AEG-Tender	129,-
190/20/1	Diesellok BR 118, creme/orange (Doppelkardan)	79,-
190/20/2	Diesellok BR 118, creme/blau (Doppelkardan)	79,-
Liliput:		
10133	BR 012 DB Öl	399,-
4098	BR 18 DB handgealtert	459,-
7502	BR 75 DRG Ep II	298,-
7522	BR 75 Badische Länderbahn (Foto-Anstr.)	249,-
17704	ETA 180 DB Akkuträgerwagen, rot	259,-
12600	VT 06 3teiliger Triebwagen, taubenblau	189,-
744401	4achsiger Hochbordwagen Eaos (bewegliche Türen)	19,-
744402	4achsiger Hochbordwagen Eaos mit Bremserbühne	20,-
714701	SBB AE 4/7 Ep III	259,-
714703	SBB AE 4/7 Ep IV	259,-
737651	SBB Leichtstahlwagen 1. Klasse Ep IV	49,-
737751	SBB Leichtstahlwagen 2. Klasse Ep IV	49,-
833	Swiss-Expreßzug 3teilig, 1x 1. Kasse, 2x 2. Klasse, rot/hellgrau	198,-
830	Swiss-Expreßzug 5teilig, mit Speisewagen, mit Pantogr.	298,-
38010	Gleis-Stopfmaschine Plasser + Theurer	98,-
Krupp-Mak-Diesellok Typ E 1002 mit 2 Motoren:		
722401	Mak-Diesellok EBV, gelb/rot	169,-
722407	Mak-Diesellok AKN-Hamburg, orange	169,-
722405	Mak-Diesellok Prototyp, rot	169,-
84901	Badischer D-Zug-Gepäckwagen, 4achsig	59,-
84601	Badischer D-Zugwagen, 1./2. Klasse	59,-

AFV Augusta-Modellbahnen
86150 Augsburg · Am Perlachberg 5
Bestellungen unter Tel. 0821/157624 oder Fax 0821/157398 · Lieferung per Nachnahme + DM 10,– Porto oder gegen Vorauskasse (EC-Scheck) + DM 7,– Porto. Angebote solange Vorrat reicht.

TT-Bahnen am U-Bhf. Seestrasse

BERLINER TT-MODELLBAHN-VERSAND

H. Krümmling · 13353 Berlin · Seestr. 42 · ☎ 030/4542099

Liebe TT-Freunde!

Im August erwarten wir die neue, überarbeitete Elektrolok 155 von Zeuke. Auch diese Lokomotive hat den erfolgreichen Antrieb der Diesellok 229. Jetzt auch imKundenauftrag: ROKAL RARITÄTEN und Liebhaberstücke sowie Kleinserienmodelle. Bitte beachten Sie unsere Sondervitrine. In Kürze haben wir ein kleines Jubiläum: 25 Jahre TT-Bahnen in unserer Firma, bitte beachten Sie unsere Jubiläumsangebote. Wir freuen uns über das große Interesse an unserer TT Bahn und halten weiterhin Info-Material für Sie bereit. (Freiumschlag erbeten)

Sofort lieferbare Neuheiten		
02550	Diesellok 229 DR	142,–
02231	Dampflok KEPV G8.2	132,–
SUPERAUSFÜHRUNG BR 56, neuer Motor		
2240	Dampflok BR 86 DR neuer Motor	115,–
Die neuen Dampflokomotiven BR 56 und BR 86 haben sämtliche Speichenradsätze durchbrochen.		
92400	Elektrolok E70 grün	195,-
92290	Dampfspeicherlok grün	320,-
–DAS MODELL DES JAHRES –		
2813	Berlin 2000 Triebwagen	48,–
22249	Oberteil Lok 118 DR	26,–
9320	Autotransportwagen blau	44,–
In Kürze lieferbar		
02332	Elektrolok BR 155 DR	159,–
	pmt Kleinlokomotive KÖ II DR	225,–

92600	Diesellok BR V15 DR	240,–
92291	Dampfspeicherlok grün-gelb	332,–
KEHI-TT-MODELLE aus hochwertigem Zinn:		
4001	Kleinlokomotive KÖ II DR schwarz	199,–
4002	Kleinlokomotive KÖ II DB rot	199,–
126	Traktor LANZ mit Möbelanhänger	33,–
127	Traktor LANZ mit Wasserfaßanhänger	33,–
128	Pferdegespann mit Möbelanhänger	33,–
129	Pferdegespann mit Wasserfaßanhänger	33,–
130	Traktor LANZ Bulldog, einzeln	17,90
125	Handhebel-Drasine mit Figur	19,90
128		
1000	Lademaß in feinster Metallausführung	16,50

BAUEN SIE IHREN TRAUM!
Wir liefern Ihnen die Präzisionswerkzeuge, die Werkstoffe und die Werkzeugmaschinen, damit Sie Ihre Eisenbahnträume nachbauen können.

FOHRMANN HAT EIN HERZ FÜR ALLE MODELLBAUER - UND DIE LANGJÄHRIGE ERFAHRUNG
Den sehr informativen Lieferkatalog MEB senden wir Ihnen gern gegen DM 6,50 per Scheck oder in Briefmarken zu. (Ausland: gegen 6 internat. Antwortscheine). Diese Schutzgebühr wird beim Kauf angerechnet.



fohrmann-WERKZEUGE für Feinmechanik und Modellbau GmbH

Sydowstr. 7c-d · D-45731 Waltrop · Tel. 0 23 09/29 62



Modellbahnbox
Karlshorst

Neuwaren · Ankauf und Verkauf · Reparatur
Große Auswahl in N, TT, H0e, H0m, H0, 0, LGB
zu günstigen Preisen. Auch aus zweiter Hand.
LGB-Bahndämme aus Faserbeton (auch Formen für den Selbstbau) von cm.

Di. - Fr. 10.00 - 13.00 und 14.00 - 18.00 Uhr · Sa. 9.00 - 12.30 Uhr
Tel. 030/5083041 · Treskowallee 104 · O-1157 Berlin · Am S-Bahnhof Berlin-Karlshorst

Suche

Su. Transpr.-Buch über GMWE u. Buch WKZ-Verlag Warschau "Wasze Koleje-Kolejka Marecka". Tel. 02269/180964

Suche Liliput H0 DRG 12 (WS- oder GS-Ausf.). P. Huchzermeier, Eichenring 23, 76726 Germersheim 2, 07274/2990

Biete Dampflokeigenb. in TT u. a., BR 83, 93, 44 u. m., Liste anf., Lit., u. a. „Schiene, Dampf u. Kamera"; suche in TT: Dampflokeigenb., u. a. BR 3 C9-10, 3810-40, 548-10, 78, 95, 98 u. a., sowie BR 01, 23, 35, 56, 81, 92, 85, a. Preisang. sowie guterh. TT-M. P. Heinrich, Rilkestr. 64, 09144 Chemnitz

TT-Modellbahn gesucht von BTTB, Zeuke, Rokal u. dergl., U. Vollbracht, Mittelstr. 20, W-5830 Schwelm.

WERNER KRATZ MODELLBAHNEN
Viktoriastraße 6 · 56068 Koblenz
Telefon 02 61/1 86 27 · Fax 1 86 90

NEU Model Loco Farbkatalog inkl. Neuheiten 14,50

	BS	FMFH
ML 234 BR .98 11 bay. Gtl m. Fw	460,-	1298,-
ML 235 BR 75.1-3 bad.VI. b m. Fw	454,-	1298,-
ML 236 BR 53.8 württ. Fc	499,-	1359,-
ML 237 BR 53.70 preuß. G 3	449,-	1359,-
ML 238 BR 34.82 württ. Ac	469,-	1359,-
ML 252 BR 66 DB NEU	b. E.	b. E.

– Weinert-Modelle – MP-Radsätze MS
– Faulhaber-Motorisierungen SB
– Listen gegen 4,– in Briefmarken
– Versand NN 8,– oder Vorauskasse 5,–

Suche Fabrikschilder alter Eisenbahnwagen, auch beschädigt, von DB/DR/-Werk/Industriebahnen (deutschsprachig), beste Bez. o. Tausch. C. Tippe, Wallstr. 23, W-7585 Lichtenau, 07227/4591

Dampflokbetriebsbücher und Betriebsbuchlisten der RBD Cottbus, Berlin und Dresden. Georg Peters, Hollwert 37 F, 26316 Varel

Sammler sucht in H0 S 4000 TLF, Drehleiter, Tankwagen, Minol und andere ältere DDR-Modelle. Angebote bitte mit Preisangabe. J. Kunkel, Wieckstr. 16, 18356 Barth

Tausche

Ferien Tauschzeit suche Modellbahn + Autos H0, gebe Briefmarken ETB FDC, anfragen bitte an: Joachim Jühlen, Hauptstr. 63, 53619 Rheinbreitbach

Biete Dampflokeigenb. in TT u. a., BR 83, 93, 44 u. m., Liste anf., Lit., u. a. „Schiene, Dampf u. Kamera"; suche in TT: Dampflokeigenb., u. a. BR 3 C9-10, 3810-40, 548-10, 78, 95, 98 u. a., sowie BR 01, 23, 35, 56, 81, 92, 85, a. Preisang. sowie guterh. TT-M. P. Heinrich, Rilkestr. 64, 09144 Chemnitz

Verschiedenes

Sterntreffen auf dem Netz der Harzer Schmalspurbahnen in Stiege am 10.10.1993. Anfahrt der Sonderzüge von Wernigerode, Gernrode und Nordhausen. Zum Einsatz kommen 99 5903, 99 6001 (oder 99 5901) Triebwagen T1 ein Schienenmoped und der Oldtimerzug. Info: Volger Baake, Hangelgasse 9, 38855 Silstedt, Tel. 03943/22361

Klaus Graeber
Arrenbergerstr. 6 · D-42117 Wuppertal
Telefon (0202) 30 30 25-27
Telefax (0202) 31 14 27
Von der IHK Wuppertal/Solingen/Remscheid öffentl. best. u. vereid. Sachverständiger für gebrauchtes Spielzeug (Blechspielzeug aller Art, Automodelle, Dampfmaschinen, Eisenbahnen, Militaria)

Wer baut mir Loko-Modell-Bausätze zusammen? Preisangebote an: Klaus Strauch, Distelfinkweg 70, 12357 Berlin

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf



Alle Modellbahnen, alle Maßstäbe, alle Meinungen in der Modellbahn-Mailbox kostenlos und rund um die Uhr. Tel. 030/7823064

Dringend! Wir suchen noch 1-2 Leute f. Transib.-Tour Ende Aug.-Sept., Visabeschaffung kein Problem. Tel. 03504/614776 (BRD, Dippoldswalde), ab 18 Uhr

5 Jahre Ihre Zugbegleiter
Fachhandel und Versand der Fa. Dorst
8300 Landshut · Neustadt 452 · Inh. Erspenmüller
5 Jahre 1-a-Service
Angebote: z. B. Märklin Nr. 2200 St. 2,35 Nr. 5106 St. 1,99
Roco Nr. 43655 Lok SBB 460 DM 210,-,
Märklin 3368 DM 335,-,
Roco Nr. 43282 Mallet 98 schwarz DM 219,-,
Fleischmann Nr. 4440 ICE DM 299,-
Preisliste gegen DM 5,90 anfordern in unserem Büro:
IHRE ZUGBEGLEITER
Postfach · 84095 Fürth
Keine Verkaufsstelle

Stadtbahnwagen-Karlruhe GT 6 als Krawattenschieber. Echte Goldschmiedehandarbeit. Info gegen frankierten Rückumschlag bei: Kurt Schwab, Alte Karlsruher Str. 36a, 76227 Karlsruhe

Sind Sie TT-Modellbahner??? Dann sollten Sie uns kennenlernen: Info. gegen DM 3,- Rückporto beim: Arbeitskreis-TT-Modellbahn e.V., Wallburgstr. 4 in 42857 Remscheid

Absolvent der DR-Lokfahrschule Güstrow (m. Befähigungsnachweis zum Bedienen u. Führen von Dampfloks) sucht sofort Festanstellung bei NE-Bahn, Fortbildung Diesel- u. E-Traktion kein Problem. Tel. 030/4239201

KAUFE JEDE MODELLBAHN
MODELLAUTOS/ALTES SPIELZEUG
Sonderangebote aus Großhandelsauflösung

TT	**Rokal** BR 24	nur	149,95
	BR **E** 250	nur	89,95
	Weichenpaar el.	nur	18,—
	Bogenweichenpaar el.	nur	17,—
	Doppelkreuzungsweiche el.	nur	13,—
	120 Kupplungen	nur	14,95
	2 Traktoren (incl. Versand)	nur	29,95
	2 GABELSTAPLER (incl. Vers.)	nur	**34,95**
	4 Wagenbausätze (tschechisch)	nur	39,95
	4 Lichtsignale (rot/grün)	nur	49,95
	4 4achs. Rekowg. grün	nur	39,95
	4 gebr. neuwertige D-Zug Wg.	nur	29,95
H0	BR 01 Boxpo	nur	79,95
	BR 38	nur	89,95
	BR 41	nur	89,95
	BR 56	nur	89,95
	BR 95	nur	109,95
	BR 38 mit (Windleitblechen)	nur	109,95
	E 244	nur	39,95
	ES 499	nur	39,95
	E 211	nur	59,95
	Russ. BO"+2 Wg. (Set)	nur	**109,95**
	5 verschiedene russische Zis-Lkw	nur	100,—
	4 Lichtsignale (H0)	nur	49,95
	FZ 2 Trafo Fahr & Licht	nur	49,95

Bestellungen, Angebote, Anfragen, Angebotslisten an
MICHAS BAHNHOF · AM TAUENTZIEN
NÜRNBERGER STR. 21 · 10789 BERLIN (30), ab 14 h
Telefon 0 30/2 18 66 11 . Fax 0 30/2 18 26 46

H0-Modellautos, VW Transp. von Brekina, von Sammler zu kaufen gesucht, auch einzelne bitte anbieten, auch Bus aus Pack. 50 Millionen VW, Liefera. ggf. Ersatz gratis. Jürgen Kelm, Corveyer Allee 42, 3470 Höxter, Tel. 05271/8048

Spur S-1:64, Spur S-1:64, Spur S. Weg von Edelkonsum, Massengeschmack und Teuerung ohne Ende! Gleichgesinnte bitte melden bei: Ralf Lauer, Rathausstr. 12, 65203 Wiesbaden

Wer kann AG helfen? Suchen von Piko el. Fahrpulte 1771/010, sowie Grasmatten rot/grün und gelb/braun aus DDR-Produktion. Verk. ME 1963-1969, gebunden, nur zus. Kleine, Am Stadtblick 19, 39128 Magdeburg

Vom Schienenfahrrad zum Turmtriebwagen, auf 310 S. alles über Draisinen. S. John, Hauptstr. 163, 65760 Eschborn

X Neuerscheinung

Die Lokomotiven der Baureihe 50 und ihr Verbleib
- eine Stationierungsdokumentation -

Ein Nachweis aller Lokomotiven der Baureihe 50 mit ihrem letzten Heimat-Bw.

182 Seiten, 69 s/w-Fotos, Vierfarbumschlag gebunden, Preis: DM 34,80

Bestellen Sie per Postkarte
– wir liefern mit Rechnung.

Arbeitsgemeinschaft LOKRUNDSCHAU e.V.
Postfach 80 01 07, 21001 Hamburg

Suche Ölgemälde mit Eisenbahnmotiv. Reiner Herwig, Winningstr. 39, 47167 Duisburg

Graeber's Eisenbahn-, Puppen-, Spielzeugmärkte u. Auktionen, 8.8.93, 11-16 Uhr, 3000 Hannover, Wülfeler Brauereigaststätten, Hildesheimer Str. 380, Spielzeugmarkt, Tischgeb. 35,-/lfdm., 22.8.93, 11-16 Uhr, 4900 Herford, Neuer Markt! Markthalle, Spielzeugm., BAB 21-Abfahrt: Herford Innenstadt, Tischgeb. 25,-/lfdm., 29.8.93, 10-17 Uhr, 4837 Kaunitz, Ostwestfalenhalle, Paderbornerstr., BAB A2 Gütersloh, Spielzeugmarkt, einer der größten Märkte der BRD, Tischgeb. 1x 0,7m 40,-, 1x 1m 50,-, Mietgeb. pro Tisch 3,-. Wandplätze 20% Aufschlag. Bei Tischbestellungen Überweisung auf Konto 375907-433, Postgiroamt Essen (BLZ 360 100 43). Für Firmen u. größere Gruppen gewähren wir Preisnachlässe bei Tischgebühren u. Entrittsgeldern. Hotelnachweise u. Reservierungen sind über uns möglich. Informationen vom Veranstalter: Klaus Graeber, Arrenberger Str. 6, 5600 Wuppertal 1, Tel. 0202/303025, Fax 311427

hobbyexpress Wir führen ständig über 4000 Artikel für den H0- und N-Bahner:

ARNOLD · AUHAGEN · BRAWA · BUSCH
FALLER · FLEISCHMANN · IBERTRAIN
HERPA · KIBRI · MINITRIX · NOCH · POLA
PREISER · SACHSENMODELLE · ROCO
VIESSMANN · VOLLMER · WOODLAND

Fordern Sie unseren Versandkatalog an, und legen Sie bitte DM 3.- Rückporto in Briefmarken bei.

hobbyexpress Börner & Köhler KG • Tischlerstraße 9/1 • 30916 Isernhagen
Telefon (0 51 36) 8 60 94

Preiswerte Modellbahntechnik in Riesenauswahl

MAX ENGEL

MODELLBAHNHOF OSTSTEINBEK

geöffnet: Mo.–Fr. 9.00–18.00 Uhr, Sa. 9.00–13.00 Uhr

2000 Oststeinbek · Im Hegen 4 · Tel.: 040/712 00 64
hinter Wertkauf – bei den Eisenbahnwagen – Eigene Parkplätze
Autobahnabfahrt Hamburg-Öjendorf

Veranstaltungen

ADLER MODELLSPIELZEUG-MÄRKTE:

seit 12 Jahren bekannt, beliebt, gut – veranstalten für Sie die Herbstmärkte beginnend am: **5.9., 52062 AACHEN,** Eurogress, Monheimsallee 52 ★ **5.9., 53113 BONN,** Kon.-Adenauer-Haus, F. Ebert-Allee 73–75 ★ **12.9., 50667 KÖLN,** Gürzenich, Martinstr. 29–37 ★ **19.9., 44139 DORTMUND**, Westfalenhalle-Goldsaal, Rheinlanddamm 200 ★ **19.9., 49074 OSNABRÜCK,** Stadthalle, Schloßwall 1–9 ★ **26.9., 51065** KÖLN-MÜLHEIM, Stadthalle, Jan-Wellem-Str./Wienerpl. ★ **ADLER-MÄRKTE** von 11 bis 16 Uhr geöffnet, bieten Tausch, An- und Verkauf von Modelleisenbahnen, Modellautos, alten Blechspielzeugen, Plüschtieren und Puppen. ★ **Auskunft, Anmeldung:** M. & RP. Cremer Veranstaltungs GmbH, Telefon 02103/51133 und 0203/746327, Fax 02103/52929.

NEU - NEU - ADLER-MÄRKTE am Samstag - NEU - NEU

18. 9., 40764 LANGENFELD, Schützenhalle Richrath, Kaiserstr. ★★★ **25. 9., 46236 BOTTROP,** Saalbau am Rathaus, Droste-Hülshoff-Platz ★★★ **ADLER-MÄRKTE** von 11 bis 16 Uhr geöffnet, bieten Tausch, An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen, Modellautos, alten Blechspielzeugen, Plüschtieren u. Puppen. ★★★ **INFO:** Rolf P. Cremer Veranstaltungen, Tel. 02103/51133, Fax 02103/52929.

Fritz v. Mengden u. Gerhard Steglich

Modelleisenbahnmarkttermine 93

Fundgrube für Modellauto- u. Eisenbahnbastler u. Sammler

	28. Aug.	München - Pschorrkeller
	04. Sept.	Dresden - Kulturpalast, am Altmarkt
So.	05. Sept.	Syrau b. Plauen V. (B 282) - Mehrzweckhaus
	11. Sept.	Herrsching a. Ammersee - Andechser Hof
	25. Sept.	Benediktbeuren - Gasth. zur Post (B 11)
	09. Okt.	Hof a. d. Saale - Poststr. 6, (9-14 Uhr) Restaurant z. Bürgergesellschaft
	16. Okt.	München - Pschorrkeller
	23. Okt.	Straubing - Gaststätte zur Trabrennbahn
	30. Okt.	Füssen - Kurhaus
So.	31. Okt.	München - City-Hilton-Hotel, Rosenheimer Str. 25
	06. Nov.	Landsberg a. Lech - Sportzentrum (B 17)
	13. Nov.	München - Modellauto u. Eisenbahn im Pschorrkeller
	20. Nov.	Neukeferloh - Bürgerhaus (B 304)
	27. Nov.	Augsburg - Kolpinghaus, Frauentorstr.
So.	28. Nov.	Syrau b. Plauen V. - Mehrzweckhaus* (B 282)
	04. Dez.	Dresden - Kulturpalast*
So.	05. Dez.	Benediktbeuren - Spielzeug u. Modelleisenbahn, (11-18 Uhr), Gasth. z. Post (B 11)*
	11. Dez.	München - Pschorrkeller
	18. Dez.	München - Olympiastadion, Pressezentrum, Spiridon-Louis-Ring (Parken auf der Parkharfe)

Wenn keine andere Angabe, Veranstaltung von 10-15 Uhr
Eventuelle Terminänderungen vorbehalten

Ankauf - Beratung - Verkauf - Tausch

Info: Tel. 0 88 05/81 38 oder 0 89/68 51 40
Fax 0 88 05/81 38

Modellbahnmarkt F. v. Mengden-Steglich
Föhrenweg 9 · 82383 Hohenpeißenberg

Modelleisenbahnbörse, am 13.3.93 von 10-15 Uhr in Dresden-Kulturpalast am Altmarkt. Priv. An- u. Verk.-Tausch. Info u. Bestellung: G. Steglich, W-8126 Hohenpeißenberg, Tel. u. Fax 08805/8138 H

Modelleisenbahn-Tauschmarkt und Ausstellung am 2. u. 3.10.93 im Haus Spektrum in Chemnitz, Tischbestellungen an: H. Grafe jr., Str. Usti Nad Labem 17, 09119 Chemnitz

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf

MODELL EISENBAHNER

Modelleisenbahn, Autos- und Spielzeug-Märkte am 4.4./8.8./26.12.93 im Bürgerhaus in 6095 Ginsheim von 10-15 Uhr, Info: Tel. 06144/6366, Fax 44324

Bahnhofsfest + Steckenjubiläum
in Remscheid-Lennep 4./5.9.93, Tausch, An- u. Verkauf v. Modelleisenbahn u. Zubehör, Auskunft + Anmeldung. IG Bergische Bahnhen e.V., Pf. 21054042355, 42355 Wuppertal, Tel. 0202/899816

Sonntag, 05.09.1993, von 10–15 Uhr
Modelleisenbahnbörse
Privater An- und Verkauf · Tausch
Syrau bei Plauen/Vogtland · B 282
im Mehrzwecksaal. Info und Bestellung
G. Steglich · 82383 Hohenpeißenberg
Föhrenweg 9 · Telefon und Fax 08805/8138

· Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tau

WENN...

...Sie Lokomotiven und Wagen suchen
...Sie Ersatzteile für Steuerungs- und Gleissysteme verkaufen wollen
...Sie Zubehör brauchen, um Ihre Anlage mit Dioramen und Modellautos auszustatten,

...DANN

sitzen Sie im MODELL EISENBAHNER genau richtig.

Füllen Sie einfach den Bestellschein aus, und in der nächsten Ausgabe liest die riesige Eisenbahn-Fangemeinde in Deutschland Ihr Angebot oder Ihren Wunsch.

Abfahrt ist bei der
T&M Verlagsgesellschaft
Anzeigenabteilung. Modelleisenbahner
Borkumstraße 2
13189 Berlin

Bitte schicken Sie Ihre Anzeige dorthin.

Anzeigenschlußtermin für die Ausgabe 9/93 ist am 9.8.1993. MODELL EISENBAHNER 9/93 erscheint am 1.9.1993.

KLEINANZEIGE

❑ **Privatanzeige** ❑ Gewerbeanzeige

Bitte veröffenlichen Sie folgenden Text in MODELL EISENBAHNER unter der Rubrik

❑ Biete ❑ Suche ❑ Tausche ❑ Verschiedenes ❑ Veranstaltungen

Pro Zeile maximal 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

Zeilen	Privat DM	Gewerblich* DM
3	**8,–**	28,–
4	**10,–**	35,–
5	**12,–**	42,–
6	**15,–**	52,50
7	**17,–**	59,50

Bitte vollständig ausfüllen Chiffre-Gebühr DM 15,– *Preise für gewerbliche Anzeigen zzgl. MwSt.

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. ________

Bankleitzahl ________ bei der ________ ab.

NAME/VORNAME TELEFON (mit Vorwahl) FAX

STRASSE/NR. WOHNORT/PLZ DATUM/UNTERSCHRIFT

❑ Ja, ich bin Abonnent von MODELLEISENBAHNER

BR 59 aus Como

Sechsfach gekuppelte Dampflokomotivmodelle sind eine Seltenheit. Der italienische Modellbahnhersteller Rivarossi präsentierte das erste Handmuster seines neuesten H0-Modells: Die Lokomotive wird aus über 360 Teilen bestehen, soll Gleisbögen mit einem Radius von 356 mm durchfahren können und von einem fünfpoligen schräggenuteten Motor angetrieben werden.
Das anspruchsvolle Modell wird im Herbst auf den Markt kommen und etwa 500 Mark kosten.

RIVAROSSI

BR 18 und S 3/6

Die bayerische S 3/6 und die BR 18 mit Fotoanstrich sind zwei neue H0-Varianten der BR 18, Epoche III, von Rivarossi. Sie unterscheiden sich nicht nur in der Farbgebung, auch die Führerhäuser und Pumpen sind anders. Die Modelle haben ihren Antrieb in der Lokomotive: Der Motor ist im Kessel untergebracht. Dennoch ist der Durchblick unter dem Kessel frei. Technische Besonderheit: Das Modell ist mit einer Rutschkupplung ausgestattet, genannt *s-drive.* ▼


Foto: Stirl

Roco

BR 211 und BR 215

Die 211 im Aussehen der Epoche IV ist detailliert nachgebildet. ▶ Nachdem das H0-Modell bislang nur als Verbandssonderserie zu haben war, erscheint es derzeit im allgemeinen Fachhandel.
Im aktuellen Farbkleid präsentiert sich Rocos 215. Bei der Antriebstechnik sind gegenüber der Vorgängervariante Veränderungen vorgenommen worden: Im Interesse eines leiseren Laufes und einer sanfteren Geschwindigkeitssteuerung wird nun der fünfpolige Motor mit schräggenutetem Anker eingebaut.


Foto: Stirl



Foto: Stirl

FLEISCHMANN

Tw der Edelweißbahn

Sowohl auf Reibungs- als auch auf Zahnstangenstrecken kann das N-Modell des Oberleitungstriebwagens eingesetzt werden. Dazu sind alle Achsen angetrieben; eine ist mit einem Stirnrad (Modul 0,4) bestückt. Der Stromabnehmer federt, funktioniert im Oberleitungsbetrieb aber nicht. Das Fahrgestell des Modells besteht aus Metalldruckguß.

PIKO

Kö I

Piko liefert die rote DB-Ausführung der Kö I. Das H0-Modell entspricht dem Vorbild der Epoche III. Das Fahrzeug ist lupenrein bedruckt. Sein Leistungsvermögen ist dem Vorbild entsprechend gering. (Siehe MEB-Kurztest in Ausgabe 7/93.)
Auch das DR-Rekowagenprogramm wird fortgeführt. Die Zwei- und dreiachsigen Wagen gibt es in Beschriftung und Farbgebung der Epochen III und IV. Ob Durchgangs-, Gpäck- oder Bahnpostwagen, alle Fahrzeuge können über den normgerechten Schacht kurzgekuppelt werden. ▼



Foto: KLAWIAN





Werkfoto



Schweizer Garde

Legendäre Schweizer Veteranen rollen als 0-Modelle aus den Ecublenser Werkstätten. Die handgearbeiteten Fahrzeuge bestehen aus Messing und sind einzeln lackiert und beschriftet. Die braune Gotthardlok (SBB Be 4/6) wird mit 100 Exemplaren, das Krokodil (SBB Ce 6/8''') mit 80 Exemplaren gefertigt.



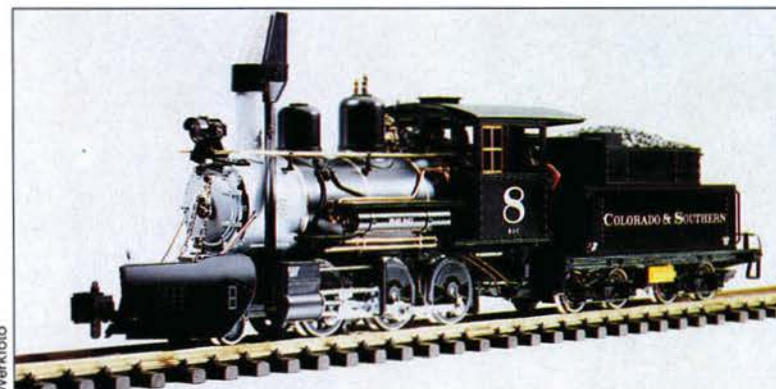
Westernlok

Amerikanische Lokomotiven mit der Radfolge 2-6-0 (zwei Vorlaufräder, sechs Treibräder, keine Nachlaufräder) werden als Mogul-Lokomotiven bzeichnet. Das LGB-Modell hat sein Vorbild bei der Colorado & Southern Railroad. Besonders auffallend ist der Funkenfängeraufsatz. Sein Spitzname: bear-trap.
Das Modell ist beleuchtet und besitzt einen Geräuschgenerator. In der Feuerbüchse lodert ein elektronisches Feuer und der Schneeräumer wird von der Vorlaufachse mitgelenkt. ▼



Weichen gestellt

Für die Oybiner Firma Sachsenmodelle GmbH Kiesewetter & Co. war der 1. Juli 1993 ein historischer Tag: Die Privatisierung wurde abgeschlossen. Zu diesem Anlaß wurde eigens ein Sondermodell angefertigt, daß aber nicht im freien Verkauf erhältlich ist.
Daneben liefert Sachsenmodelle den PwSachs 07 als DB-Ausführung. Nur wenige dieser Wagen liefen bei der DB. Der letzte DB-PwSachs 07 wurde 1964 in Regensburg ausgemustert. Das Modell ist mit Kurzkupplungskinematik und Kupplungsaufnahmeschacht ausgestattet. ▼



Werkfoto



Foto: Stark

MINITRIX®

Zweiachser

Das Güterwagenprogramm des Minitrix-Sortimentes ist um den DRG-Kesselwagen „Standard" (Epoche II) und den offenen DB-Wagen mit Shell-Fässern (Epoche IV) erweitert worden. Neu ist auch der Gütertriebwagen ET 194 11 der DRG (Epoche II). Sein Vorbild diente auf Nebenbahnen dem Reise- und Güterverkehr. Er hatte gelegentlich auch einmal einen Schnellzugwagen als Kurswagen zu befördern. Das Fahrzeug ist 50 mm lang und wird an beiden Achsen angetrieben. Weitere Neuheit: Die Weiße Lady (AEG-Versuchslok 143 001). ▼

ARNOLD

Rheingold

Eine zweite Rheingold-Garnitur liefert Arnold für die 9 mm-Spur aus. Der legendäre Luxuszug der 30er Jahre stellte die erste Tagesschnellverbindung zwischen der Nordsee und den Alpen her. Die Wagenmodelle sind fein bedruckt und serienmäßig beleuchtet. Als Zuglokomotive eignet sich eine Dampflokomotive der BR 18. Im Arnold Club 2000 erscheint die 18 473. Das detaillierte N-Modell ist beleuchtet, der im Tender liegende Motor treibt über einen Kardantrieb die Lokomotive an. Ein Rauchgenerator ist serienmäßig. ▼



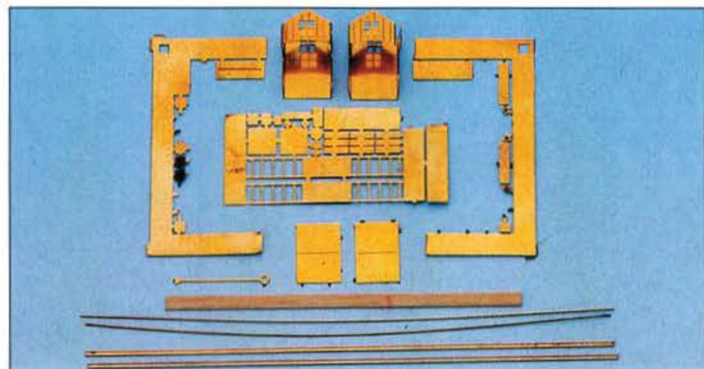
Fotos: Stirl



Schwaetzer TT

G 10 Bausatz

Mit diesem Bausatz kann ein BTTB-Flachwagen (14131) in einen Wagen mit hochliegendem Bremserhaus preußischer Bauart umgebaut werden. Die Messingteile sind einfach montierbar. Der Bausatz wird von Schwaetzer TT, Auf dem Ruhbühl 147, D-88090 Immenstaad vertrieben. ▼





Werkfoto

Bahnpostwagen

Ein vierachsiger Postwagen (Post4-bII/20,8-Reko) ist bei Harald Freudenreich in D-18209 Parkentin, Rostocker Straße 16 zu bekommen. Der Bausatz ermöglicht den kompletten Aufbau des Modells. Er enthält alle Fahrwerksteile und auch die Beschriftung. Das Fahrzeug entsteht aus geätzten Messingplatten, die gelötet oder geklebt werden. Das N-Modell kostet 40 Mark.

Einen Reko-Reisezugwagen-Bausatz (Baag) bietet der Kleinserienhersteller für 13,- Mark an. Dieses N-Modell entsteht ebenfalls mit Messingplatten in Ätztechnologie.

Modellbahn-Werkstatt Thomas Kollosche

Litfaßsäule

◀ Je ein Druckgußober- und -unterteil werden über eine Messingröhre verbunden. Nur noch lackieren und die Werbung anbringen – so schnell kann eine H0-Litfaßsäule gebaut werden. Bezugsquelle: Modellbahnwerkstatt Kollosche, Rufacher Weg 2, D-12349. Preis: 12,50 Mark.



VOLLMER®

Biker-shop

Bei einem Stadtbummel in Vollmers H0-Modellstadt wird der Blick von einem kleinstädtischen Wohn- und Geschäftshaus eingefangen. Die Satellitenschüssel und der Motorradladen zeigen an, daß das Modell auf eine Gegenwartsanlage paßt. Das Gebäude ist detailliert gestaltet und alle Teile sitzen paßgerecht. Das Geschäft ist mit einer Inneneinrichtung ausgestattet. Auch eine Beleuchtungseinrichtung wird mitgeliefert. Der Bausatz kostet um die 40 Mark.

modellplan

Gleisplanung

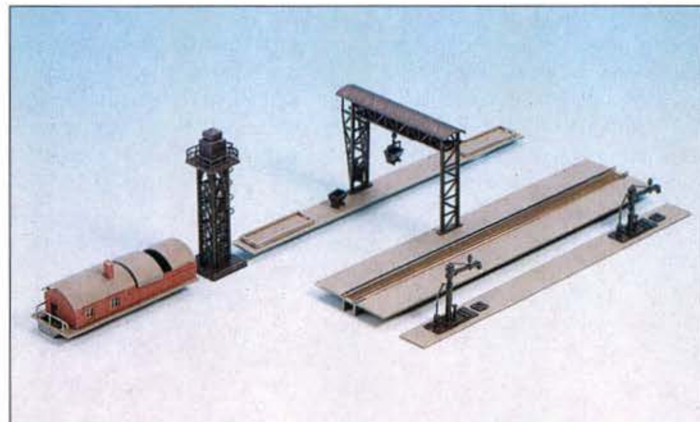
◀ Modellplan war bisher bekannt für seinen Service, per elektronischer Datenverarbeitung nach Kundenwünschen Gleispläne und Anlagen mit Märklin-Gleisen zu entwerfen und zu projektieren. Dieser Service wird nun weiter ausgebaut: Modellplan bietet für IBM-PCs und kompatible ein Gleisplanungsprogramm an. Die Vollversion kostet etwa 200 Mark, eine Demo 30 Mark. Funktionen wie Gleisenden automatisch verbinden oder Artikelnummer-Anzeigen kennzeichnen das komfortable Programm. Leider lassen sich nur Gleispläne mit Märklin-Kunststoff- und Märklin-Metallgleisen erarbeiten.

FALLER

Dampflok-Bw in N

Hochbauten, die zum Restaurieren von Dampflokomotiven gebraucht werden, hat Faller ins Modellprogramm aufgenommen. Eine Besandungsanlage, einen Kohlenkran mit Kipploren, das Ausschlackgleis und Wasserkräne gibt es in unterschiedlichen Abpackungen.

Zur Gestaltung von Lichteffekten auf Rummelplätzen ist das Vario-Light-System gedacht: Bis zu 200 Lichtleitfasern leiten in der Farbe wechselndes Licht an entfernte Fassaden von Buden. ▶



Fotos: Stirl

märklin

Technik erfahren

Die endgültige Lok »2000«



... Design vom Feinsten – Höchstgeschwindigkeit 230 km/h, die Serie 460 der SBB.

Faszination in Märklin H0:
3460 Elektrolokomotive. Serie 460 (Re 4/4[VI]) der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Gehäuse und Fahrgestell aus Metall. Elektronische Umschaltung der Fahrtrichtung. Führerstände mit Inneneinrichtung. Beleuchtetes Dreilicht-Spitzensignal und ein weißes Schlußlicht, mit der Fahrtrichtung wechselnd. Vorbildgerecht in der Dachverkleidung versenkte SBB-Dachstromabnehmer. Vorbildgerechte Front- und Seitenschürzen. Detaillierte Pufferbohlen mit angesetzten Trittstufen. Stromversorgung auf Oberleitungs-Betrieb umschaltbar. An beiden Enden Norm-Kupplungsaufnahmen mit Kurzkupplungen. Länge über Puffer 21,3 cm.

3760 Digital-Ausführung.
Wie 3460, jedoch mit digitalem Hochleistungs-Antrieb (6090). Lastabhängige Regelung der Geschwindigkeit. Einstellbare Anfahr- und Bremsverzögerung. Spitzensignal als digital schaltbare Zusatzfunktion. Selbstverständlich sind Digital-Lokomotiven auch auf konventionellen Anlagen einsetzbar.

2000

460 004-5

Ihr Fachhändler freut sich auf Ihren Besuch.



Das Flaggschiff

Wer glaubt, meisterhafte Lokomotivmodelle seien kaum zu bezahlen, der irrt. Roco stellt mit seiner H0-Schlepptenderlokomotive der BR 50 ein Modell vor, das viel zu bieten hat und dessen Preis-Leistungs-Verhältnis günstig ist. Lesen Sie unseren Test.

Es war im Februar 1992. Roco stellte auf der Nürnberger Spielwarenmesse seine ersten Handmuster der Baureihe 50 vor. Der Firmenstand war vom Publikum dicht umlagert, alle wollten das neue Modell sehen. „Eine schöne Lokomotive!" sagten viele. Einige Zweifler fragten: „Wird sie bezahlbar sein?"

Seit dem Herbst 1992 wird das Modell verkauft. Es kostet um die 300 Mark. Das ist eine Menge Geld. Doch wenn H0-Schlepptenderlokomotiven anderer Serienhersteller für 400 Mark und mehr angeboten werden, freut man sich über das günstigere Angebot.

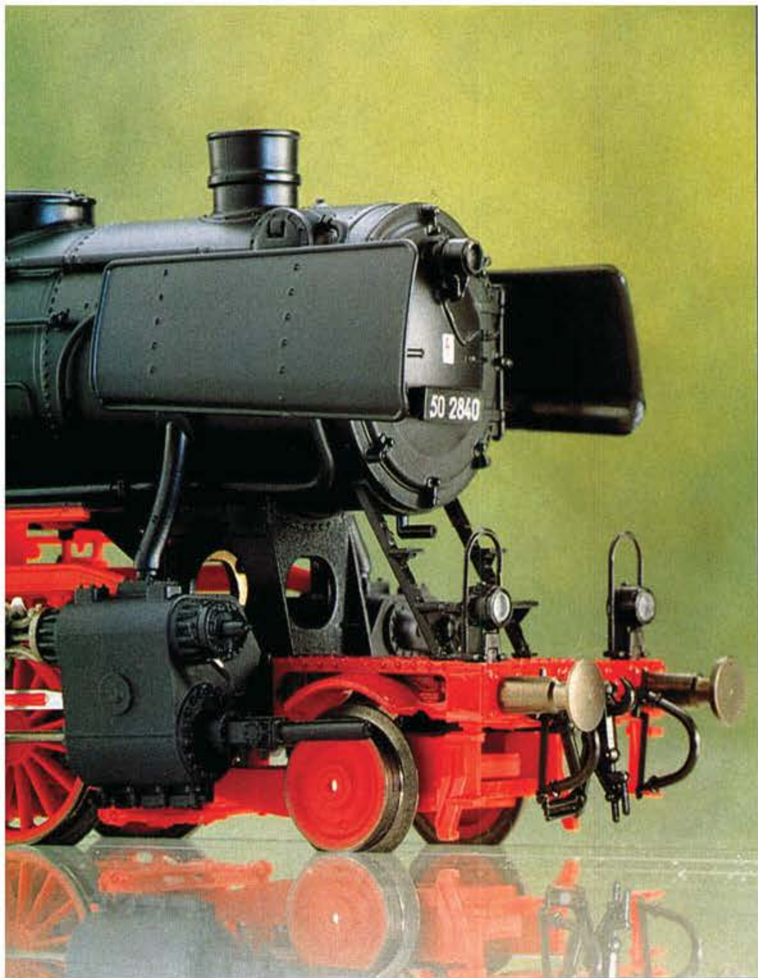
Frontpartie

Freude kommt auf, wenn man sich die Lokomotive genauer anschaut. Die charakteristische Frontpartie ist vorbildgerecht nachgebildet. Der weit herausragende Barrenrahmen besteht aus Druckguß und ist mit feinen Nietimitationen versehen. Zierliche Rangiertritte, die mit einer feinen Riffelblechstruktur inklusive der Begrenzungskanten dargestellt sind, führen zur Rauchkammertür. Das typische Erscheinungsbild wird durch den korrekt nachgebildeten Kesselbock unterstrichen. Auf dem Pufferträger befinden sich bündig verglaste Laternen mit feinen Bügeln. Die Puffer bestehen aus brüniertem Metall und haben dem Vorbild entsprechende Pufferteller.

Bezeichnung	Güterzug-Schlepptenderlok 50 2840 der DB
Epoche	III, 1945 - 1970
Nenngröße / Spur	H0 / 16,5 Millimeter
Hersteller	Roco
Stromsystem	Zweischienen, Gleichspannung
Steuerungssystem	ohne
Kupplung	Kupplungsaufnahmeschächte nach NEM 362, Standardbügel- oder Kurzkupplungskopf
Zubehör	Dampfgenerator
Nennspannung	14 Volt
Masse	550 Gramm
Minimalradius	358 Millimeter
Katalognummer	43 288
Preis	etwa 310 DM
im Handel	seit Oktober 1992
Varianten	DR-, SNCF-, ÖBB-Ausführungen in Vorbereitung

Kessel

Der Kessel mit all seinen Armaturen, Leitungen und Geräten scheint aus nur einem Stück zu bestehen. Doch viele Teile sind am Kesselgrundkörper einzeln angebracht. Sie sitzen paßgenau. Wie beim Vorbild sind alle freistehenden Leitungen auch freistehend dargestellt. Selbst die Leitungen von und zum Vorwärmer



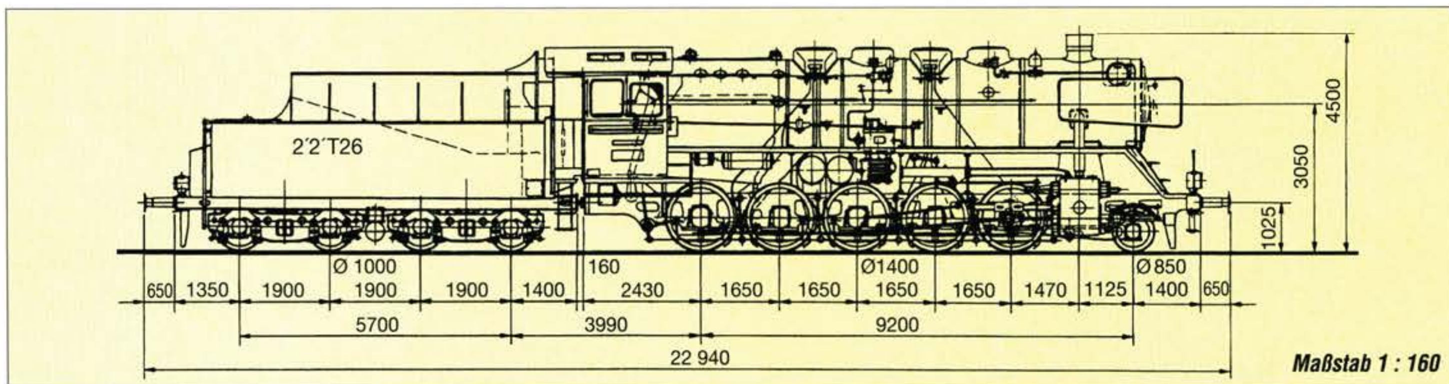
Das Vorbild

Im April 1937 beauftragte das Reichsverkehrsministerium das RZA, eine neue Güterzuglokomotive als Ersatz für die pr. G10 (BR 57^{10-40}) zu beschaffen. Die vom RZA geplante 1'D-Lokomotive (BR 46) wurde sowohl vom Ministerium als auch vom Lokausschuß zugunsten einer auch auf Nebnbahnen einsetzbaren 1'E-Lokomotive verworfen. Henschel lieferte 1939 die ersten zwölf Maschinen mit Stahlfeuerbüchse und Kessel aus Stahl St 47 K für 16 bar Kesseldruck. Der Kriegsausbruch brachte einen sprunghaften Anstieg des Bedarfs an Güterzuglokomotiven, so daß von der universell einsetzbaren BR 50 weit mehr gebaut worden sind, als geplant war. Ab 1941 ist für die Kessel der BR 50 wie der Kesselbaustoff St 34 statt St 47 K verwendet worden. Ab 1942 sind die Maschinen in vereinfachter Ausführung als Übergangs-Kriegslokomotiven (BR 50 ÜK) gefertigt worden und entsprachen in vielen Bauteilen der Kriegslok BR 52. Deshalb sind 323 Lokomotiven, die als BR 50 geplant waren, als 52 007 bis 52 123 und 52 144 bis 52 349 geliefert worden. Die 50 2773 bis 50 2777 besaßen eine gewölbte Stehkesseldecke und wurden in 52 002 bis 52 006 umgenummert. Für die DRG sind 3141 Maschinen der BR 50 gebaut worden. Die DB hat zur Anpassung an den technischen Fortschritt u. a. versuchsweise zwei Lokomotiven mit Ölzusatzfeuerung (50 2458, 50 2764), zehn mit Schüttelrost und eine (50 1503) mit Giesl-Flachejektor ausgerüstet. In 751 Tender 2'2' T 26 der BR 50 baute man Zugführerkabinen ein. Schadhafte Kessel aus St 47 K sind durch Kessel von ausgemusterten Lokomotiven der BR 52 ersetzt worden. Die DR rüstete 128 Lokomotiven mit Giesl-Flachejektor aus. Von der DB wird die 50 622, von der DR die 50 849 betriebsfähig erhalten.

Quelle: Weisbrod; Bäzold; Obermayer: Typenbuch deutscher Lokomotiven, transpress Verlagsgesellschaft 1992.

unter den Witte-Windleitblechen sind nachgebildet. Die Handläufe und einige Züge bestehen aus dünnem, brüniertem Draht; alles andere sind Kunststoffteile. Rocos Konstrukteuren ist es gelungen, die vielen Kesselanbauten wurde genauestens nachgebildet. Das betrifft auch die Handläufe, die Griffstangen unter den Fenstern und die zierlichen Niet- und Schraubenköpfe am Führerhaus.

Die Eigentums-, BW- und Num-



50 2840 von Roco	Vorbild mm	1 : 87 mm	Modell mm
Länge über Puffer	22 940	263,7	265
Höhe über SO	4 500	51,7	52
Puffer über SO	1 025	11,8	11,5
Kesselmitte über SO	3 050	35,1	35
Kuppelradabstand	1 650	19,0	19,0
Radstand Tenderdrehgestelle	1 900	21,8	21,8
Kuppelraddurchmesser	1 400	16,1	16,1
Laufraddurchmesser	850	9,8	9,4
Tenderraddurchmesser	1 000	11,5	11,4



Lackierung und Beschriftung sind sauber ausgeführt. Zugunsten der Variantenvielfalt wurden Tafeln und Schilder nur aufgedruckt.

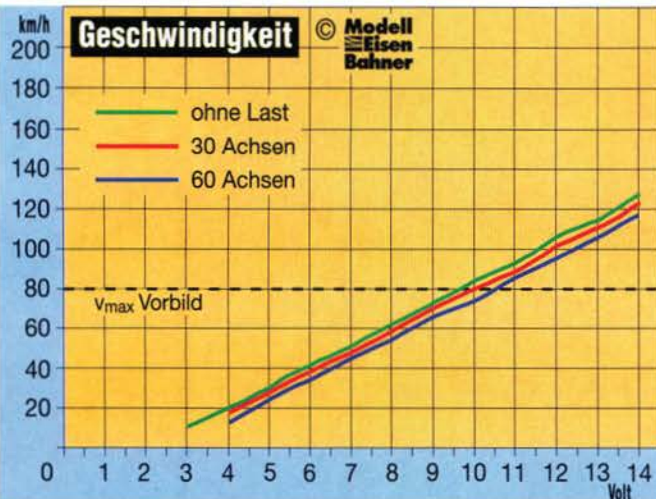
so gechickt in Baugruppen zusammenzufassen, das der Fertigungsaufwand für eine Großserie vertretbar wurde.

Führerhaus

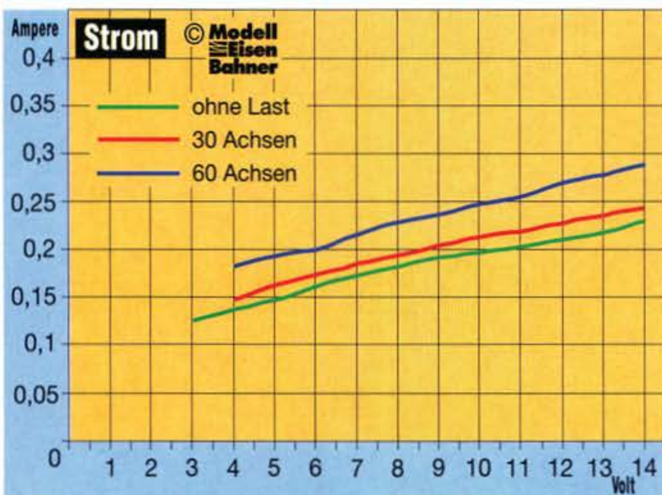
Auch das Führerhaus kann sich sehen lassen. Ob Dachlüfter, Windschutzfenster oder Blendschutz der vorderen, verglasten Führerstandsfenster: Das Vorbild

mernschilder sind sauber aufgedruckt, aber nicht graviert dargestellt. In der Verpackung liegt jedoch ein Schilderspritzling. An ihm werden neben den bedruckten Rauchkammertür- und Tenderschildern sechs unbedruckte Tafeln geliefert.

Schaut man in das Führerhaus, ist ein detaillreicher Führerstand zu entdecken. An der Kesselwand sind alle möglichen Ar- ➪

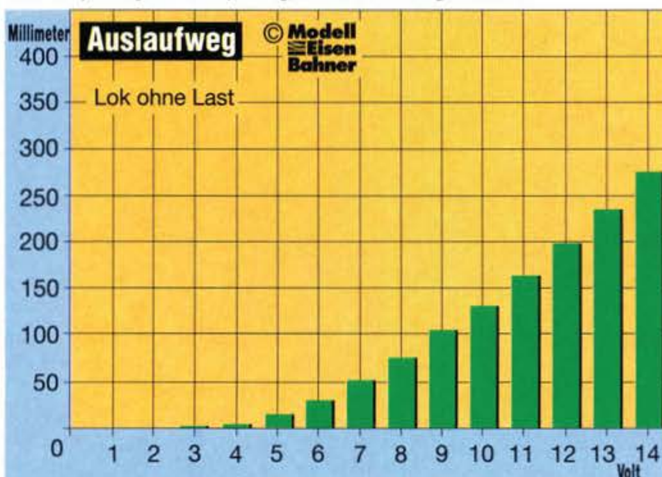


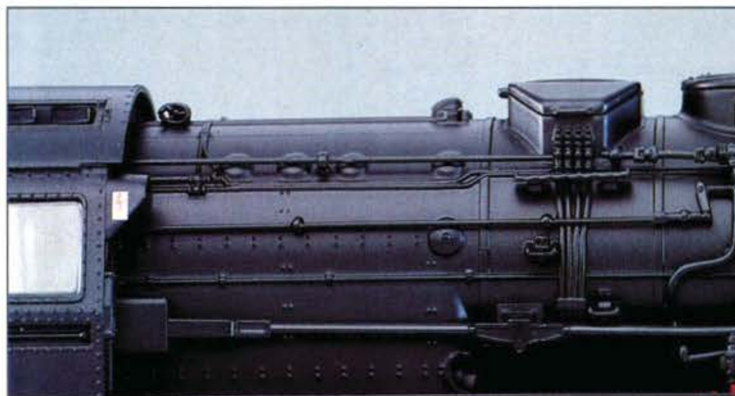
DATEN UND MESSWERTE



© Modell Eisen Bahner	Spannung Volt	Geschwindigkeit km/h	Strom Ampere	Auslaufweg mm	Spannung Volt	Geschwindigkeit km/h	Strom Ampere	Spannung Volt	Geschwindigkeit km/h	Strom Ampere
	OHNE LAST				30 ACHSEN			60 ACHSEN		
Anfahren	2,7	6	0,127	–	3,7	11	0,128	3,6	9	0,178
Kriechen	2,5	5	0,128	–	3,7	13	0,142	3,5	9	0,178
bei kleinster Spannung[1]	3,0	11	0,128	1	4,0	19	0,147	4,0	15	0,181
bei Nennspannung	14,0	121	0,230	270	14,0	123	0,244	14,0	117	0,285
bei 40 km/h	5,9	40	0,161	3	6,2	40	0,175	6,4	40	0,210
bei 80 km/h	9,6	80	0,191	118	10,0	80	0,212	10,5	80	0,253

[1] kleinste Spannung = Betriebsspannung, bei der das Fahrzeug sicher fährt





Die Detaillierung der Kesselpartie ist gut gelungen. Die vielen Kleinteile sind in r

maturen, Instrumente und das Handrad für die Steuerung zu finden. Selbst eine silbrige Ölkanne fehlt nicht. Wer möchte, kann zwei mitgelieferte Figuren als Lokpersonal einsetzen.

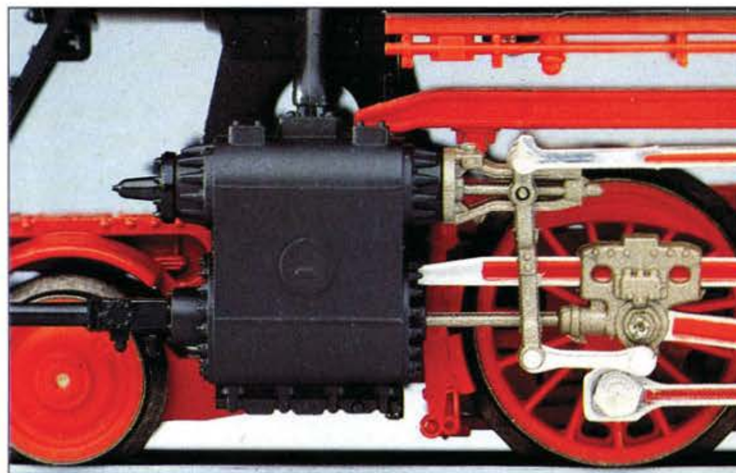
Fahrwerk

Rahmen, Räder und Gestänge bilden ein schön anzusehendes Gebilde. Wie beim Vorbild sind die Treib- bzw. Kuppelräder mit verschiedenen Gegengewichten ausgestattet. In den Radnaben glänzen die Achsenden. Das Modell hat sehr zierliche Speichenräder. Die Radreifen sind brüniert. Sie haben eine Spurkranzhöhe von 1,0 bis 1,1 mm und liegen damit unter dem maximal zulässigen Maß, das in der NEM 311 mit 1,2 mm angegeben ist.

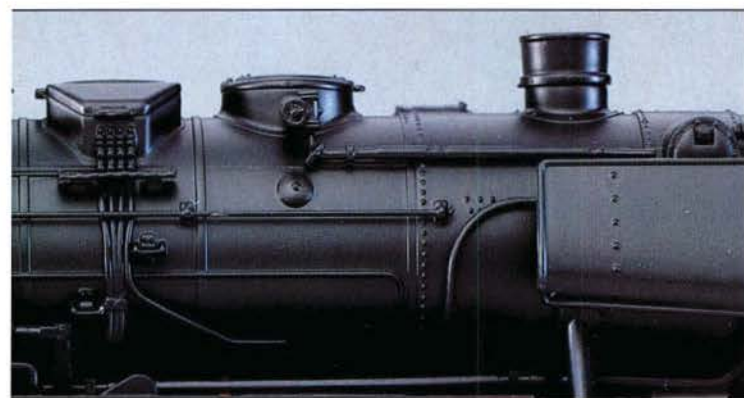


Bei jedem Licht ist die BR 50 an ihrer typischen Stirnseite zu erkennen.

Die Kuppel- und Treibstangen bestehen aus Metall. Um auch durch enge Radien zu kommen, ist die Treibstange leicht gekröpft. Das genietete Gestänge der Steuerung ist sehr feingliedrig. Nur Schwinge, Voreilhebel und Kreuzkopf sind aus einem bronzefarbenen Kunststoff gefertigt. Sie heben sich dadurch



Deutlich heben sich vom fein gestalteten Gestänge Kreuzkopf, Schwinge und Vore



freundlichen Baugruppen zusammengefaßt.

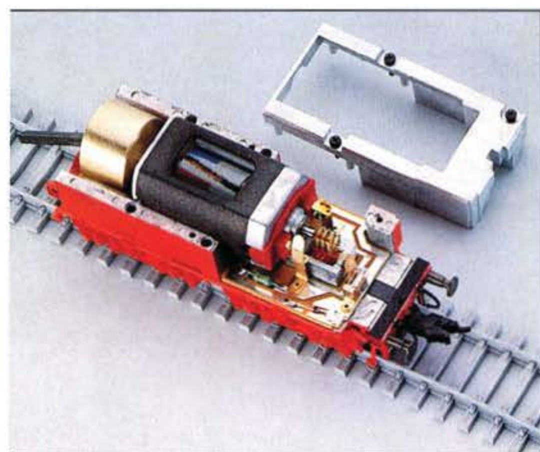
zu deutlich von den anderen Triebwerksteilen ab.

Tender

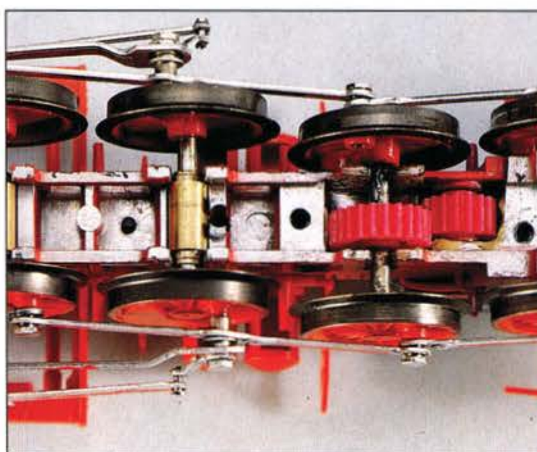
Am Tendergehäuse sind alle Einzelheiten durch Gravuren oder einzeln angesteckete Teile nachgebildet: An der Tenderrückwand findet man detaillierte Lampen und freistehende Leitern.
Die etwas grobe Kohleimitation ist die lakkierte Oberseite eines Metalldruckgußstückes. Es füllt den ganzen Tenderaufsatz aus und dient der Tenderbeschwerung.
Die Drehgestellblenden geben in den Proportionen das Vorbild exakt wieder. Lok und Tender sind durch eine kulissengeführte Steifkupplung verbunden.



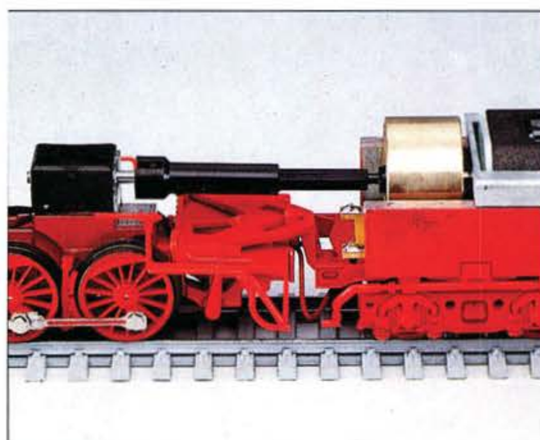
Den Seuthe-Rauchgenerator Nr. 10 gibt es als Zubehör.



Der fünfpolige schräggenutete Roco-Standardmotor mit ausgewuchteter Schwungmasse paßt knapp in den Tender.



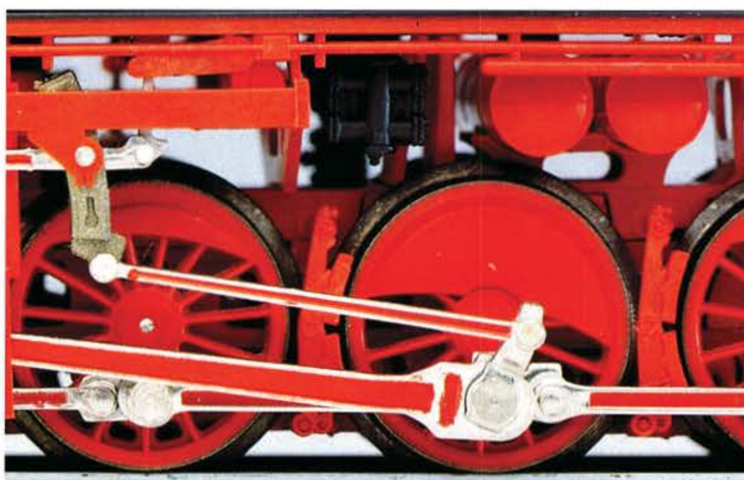
Die Lokachsen sind in Messingbuchsen gelagert, ihre Seitenverschiebbarkeit ist erheblich.



Die Motorkraft wird über einen Kardantrieb vom Tender zur Lokomotive an die 3. Kuppelachse übertragen.



Auch wenn im Lokomotivrahmen nur wenig Platz vorhanden ist, sind die Laternen beleuchtbar.



...el ab. Sie bestehen aus Kunststoff.

Antrieb

Von den ersten beiden Lokomotiv- und Tenderachsen wird der Strom abgenommen. Zwischen Lokomotive und Tender besteht über flexible Kabel und Steckkontakte eine elektrische Verbindung. Der Roco-Standardmotor treibt über ein Schnecken-Stirnradgetriebe die letzten beiden Tenderachsen an. Zusätzlich wird über einen Kardantrieb und ein weiteres Schnecken-Stirnradgetriebe die Motorkraft an die 3. Kuppelachse der Lokomotive übertragen. Über die Kuppelstangen sind somit alle Treib- und Kuppelräder angetrieben. Dieses Antriebskonzept läßt das Modell zu einem leistungsfähigen Fahrzeug werden. Sowohl im Langsamfahrbereich als auch unter erheblicher Belastung zeigte das Modell ausgezeichnete Fahreigenschaften. Allerdings kam es bei zwei getesteten Lokomotiven durch verschmutzte Radreifen wiederholt zu Kontaktschwierigkeiten. Häufiges Radreinigen war angesagt.
Beide Modelle durchfuhren alle Gleiselemente unserer Testanlage anstandslos. Die fünffachgekuppelten Maschinen bewältigten nach dem Entfernen der Kolbenstangenschutzrohre sogar Bögen mit einem Radius von 358 mm. Auch in der Schikane gab es keine Schwierigkeiten.

R. Ippen; G. Driesnack

FAZIT:

Rocos H0-Modell der Baureihe 50 ist ein gut gestaltetes Modell der Spitzenklasse, das aufwendig hergestellt wird. Es hat ausgezeichnete Fahreigenschaften. Wegen des vertretbaren Preis-Leistungsverhältnisses empfehlen wir die Lokomotive.

Fotos: Stirl

Der unbedarfte Betrachter ist rasch versucht, das Kürzel LGB mit Lehmanns Garten-Bahn zu übersetzen. So falsch wäre das auch nicht, wenn Lehmanns nicht ausdrücklich darauf hinwiesen: „Für drinnen und draußen!“ Also: Lehmanns Groß-Bahn, und konsequenterweise bezeichnet man in der Produktionsstätte Saganer Straße 1 bis 5 in Nürnberg-Fischbach die Bahn mit Spur G statt, wie MOROP – amtlich anempfohlen, bei 45 mm Spurweite und dem Maßstab 1:22,5 mit IIm.



Apropos Lehmann: Niemand im Hause Lehmann heißt Lehmann, obwohl den Briefkopf sogar der Aufdruck „Ernst Paul Lehmann Patentwerk“ ziert. Dies ist eine fast unglaubliche Anhänglichkeit an den Firmengründer, einen Berliner, der sich 1881 in Brandenburg daran machte, aus Blech, Farbe, Fantasie und Begabung für Mechanik bewegliche Spielzeuge zu entwickeln, die ei-

Modellbahn in

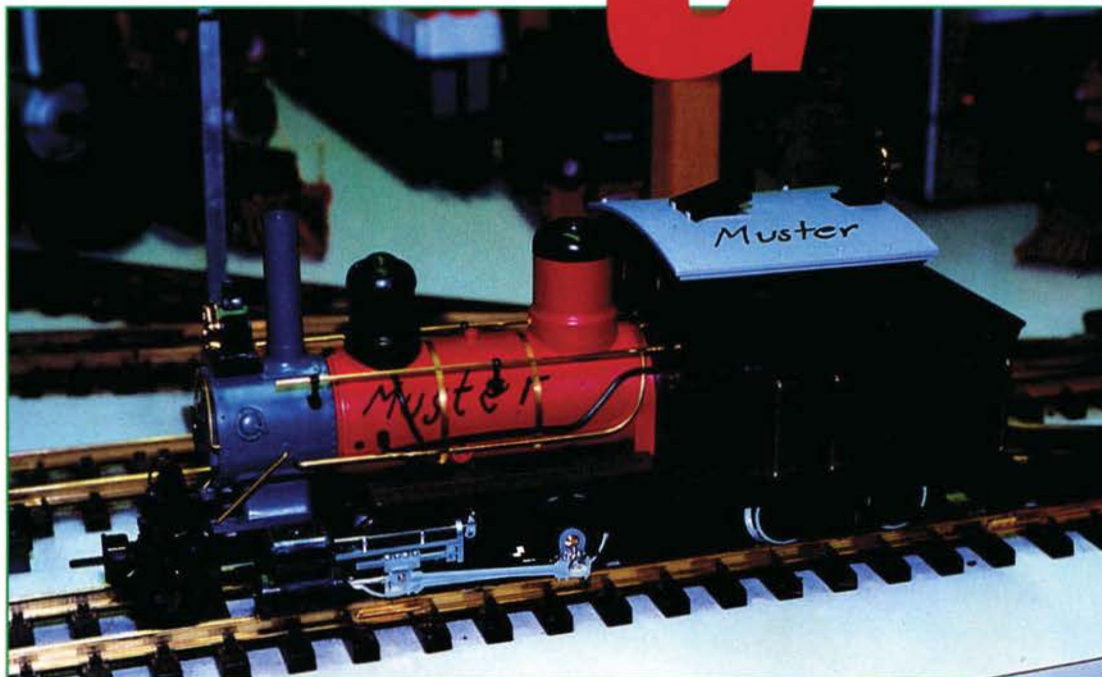


ne sich technisierende Umwelt in lustigen Nachbildungen in die Kinderzimmer brachten. Das Auto TUT TUT, NU NU, der Chinese mit der Teekiste und der am Faden hochkletternde Affe wurden weltweit bekannt. Eisenbahnen waren seltsamerweise nicht darunter.

Der patriarchische Ernst Paul Lehmann hinterließ ein solides Unternehmen, dessen Geschäftsgebäude aus rotem Klinkermauerwerk noch heute in alter Frische steht und ein Spielzeugmuseum oder das Brandenburger Stadtmuseum werden soll. Kinder hatte Lehmann keine. Deshalb übertrug er seinem Vetter Johannes Richter das Geschäft. Der erhielt 1947 von der Brandenburgischen Landesverwaltung einen Bescheid im Format DIN A 5, daß der Betrieb mit sofortiger Wirkung entschädigungslos enteignet sei. Lehmann und auch Richter hatten neben Eisenbahnen auch kaum Militaria produziert.

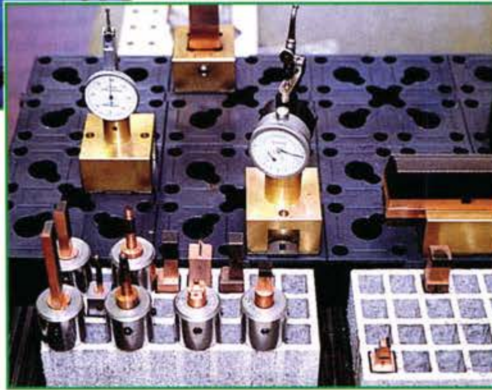
Der Umzug von Brandenburg nach Nürnberg vollzog sich heimlich über die Grüne Grenze mit zwei Koffern und zwei Rucksäcken, die vom Vater und den beiden Söhnen Eberhard und Wolfgang geschleppt wurden. Nürnberg bot eine Kellerwohnung, und da man einer Presse habhaft werden konnte, ging die Familie daran, vertraute Spielzeugformen neu zu entwerfen, modernisiert, in Blech und Kunststoff. Was abends produziert wurde, versuchte man am nächsten Tag zu verkaufen, von der Hand in den Mund lebend. Märkte konnte man so weder bedienen noch neu erobern oder wiederaufbauen. Hinzu kam, daß alsbald Firmen aus Fernost wundersam nachempfundene Modelle exakt gleichen Maßes und gleichen Aussehens in hohen Stückzahlen zu Niedrigpreisen anboten.

Die Nische, die Richters suchten und fanden, erwies sich als ein so gewaltiger Platz, daß darauf heute ein 12.000 Quadratmeter großes Werk steht. Die Gebäudefassaden zeigen die von den Verpackungen vertraute rotbraune Farbe mit den grünweißen Streifen. Jährlich werden hier 800 Tonnen speziallegiertes Messing für Schienen, 500 Tonnen Polystyrol, 400 Tonnen anderer hoch-



Am Beginn der Produktion steht das Handmuster. Kunsthandwerk. Kaum bezahlbar.





Stahlformenbauerausbildung im eigenen Hause: Ein erfahrener Facharbeiterstamm ist der Garant für in Hundertstel Millimeter gemessene Qualität. So entstehen Preise.

witterungsbeständiger Kunststoff und 150 Tonnen glasfaserverstärktes Polyamid für Schwellenbänder angeliefert und verarbeitet. Fahrzeugmotoren (Bühler) und Transformatoren kommen aus Zulieferbetrieben.
Das junge Werk mit dem alten Namen baut Schmalspurbahnen für drinnen und draußen. Drinnen? Nun gut. Und draußen? UV-Strahlung, saurer Regen, Schnee, Hagel, Frost, Hitze: Die Belastungen sind enorm, doch die Bahnen halten stand, sind auch bei extremer Feuchtigkeit elektrisch sicher.
Es ist schon eines Gedankens wert, wie Hersteller mechanischer Spielzeuge – ob sie Plank, Bing, Märklin oder Lehmann hießen – auch bei Pfennigartikeln schon vor einhundert Jahren auf Qualität hielten. Wie sonst wohl wären heute die Antiquitätenmärkte noch so gut bestückt?
LGB-Erzeugnisse zählen weder im europäischen Binnen- noch auf dem überseeischen Exportmarkt zu den Pfennigartikeln. Doch ihre Qualität ist sprichwörtlich. So erstaunt es kaum beim Werkrundgang zu erfahren, daß die 50-Tonnen-Pressen und die 220-Tonnen-Kunststoffspritzmaschinen (Druckkraft, nicht Gewicht!) sowie die 10-Farben-Tampondruckmaschinen etwa im Vierjahresrhythmus ersetzt werden. Das kostet.

So steigen die Preise: Wenn die Dachhaut rot und der Aufbau weiß werden soll, müssen die Wände des Aufbaues abgedeckt und die Dächer von Hand gespritzt werden. Zur Farbnebelbindung werden die Wände des Spritzstandes mit einem Wasserfilm berieselt.





Wie bei Lehmanns produziert wird? Übersichtlich, rationell, bequem. Und mit Problemen.
Wie überall in der Branche ist die Formenherstellung der kostenaufwendigste Prozeß, den man mit Elektroerodierverfahren, mit nc-gesteuerten Werkzeugmaschinen günstiger zu gestalten versucht. Die Stahlformenbauer werden im Hause ausgebildet, sind bodenständig, mithin hocherfahren, wie überhaupt 25jährige Betriebszugehörigkeitsjubiläen bei der aus acht Nationen bestehenden Belegschaft keine Seltenheit sind.
Wie überall in der Branche laufen die langen Bänder nicht mehr, ist an ihre Stelle die Nestfertigung getreten.
Und wie überall ist die Farbgebung ein sehr aufwendiger Prozeß, obwohl Tampondruckmaschinen superpräzise Arbeit leisten: Ein blaues Gehäuse mit beigefarbenem Aufbau und silberfarbenem Dach läßt sich nur in Handarbeit herstellen, durch Sprühen und Abdecken der andersfarbigen Partien, abermaliges Sprühen und abermaliges Abdecken, Stück für Stück.
Bequemer ist es bei Lehmanns zweifelsohne in der Montage. Wo anderswo manche Arbeiten nur unter der Lupe möglich sind, kann man hier schon hinlangen: Der Maßstab macht's möglich. Entsprechend dimensioniert sind auch die vollmechanisierten Lagerhallen und das Auslieferungslager.
Das Problem in der Produktion beim Ernst Paul Lehmann Patentwerk ist eigener Art. Da läuft eine Spritzgußmaschine 24 Stunden am Tag und speit ohne Unterlaß Schwellenbänder aus. Sie rutschen von der Rutsche und liegen da, türmen sich, bis sie aufgegriffen und zu kleinen Stapeln zusammengefaßt werden.

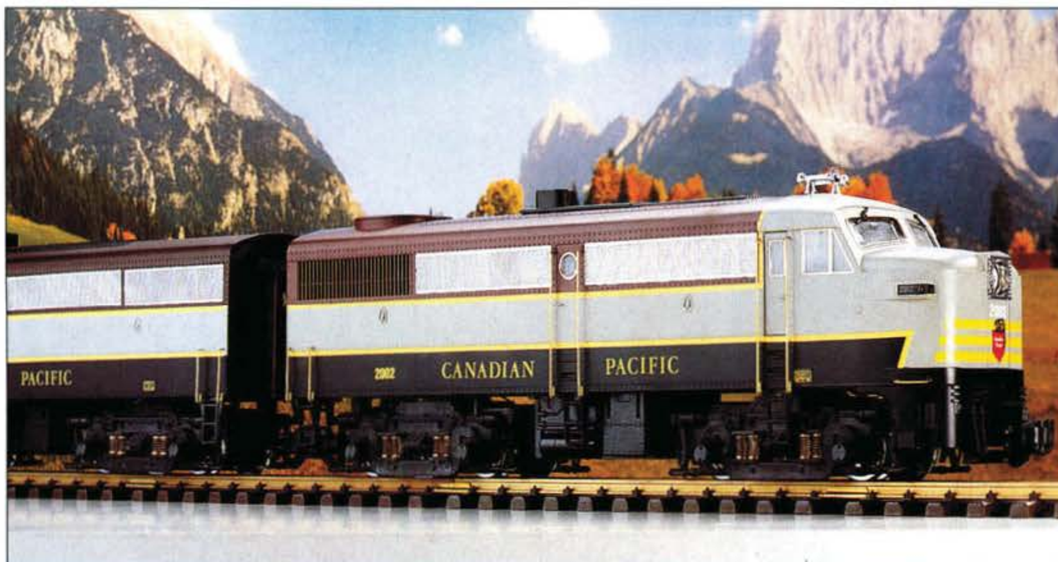
Weichenmontage. Das Messing ist eine Speziallegierung, die sich hartkantig auf Maß brechen läßt. So entstehen an den Enden keine Eindellungen, und die Kosten reduzieren sich. Die Schwellenbänder bilden ein Problem: Sie lassen sich nicht automatisch stapeln!



Fotos: KLAWIAN

Von Hand. Es sind schon hochdotierte Rationalisatoren hier gewesen und haben das Handtuch geworfen: Das Zeug läßt sich nicht mechanisch stapeln!
Ernst Paul Lehmanns Patentwerk in Nürnberg? Draußen stehen zur Beschaulichkeit einladende Museumsfahrzeuge im Original, drinnen erlebt der Besucher eine hektikfreie Produktion im Maßstab 1:22,5. Das Ergebnis ist eine auch im puritistischen Sinne von Nietenzählern ernsthafte Modellbahn, die aber ungemein zum unernsten Spielen verführt.
Was für eine glückliche Synthese!

F.B./G.K.



Diesellokomotiven der Canadian Pacific in der Paarung FA-1/FB-1 von Aristo Craft.

Nochmals Westernlok

Nur ein Erfahrungsbericht vom Umbau einer Spielzeugeisenbahn in eine annähernd vorbildgetreue Lokomotive aus dem wilden Westen am Ende des vorigen Jahrhunderts sollte er sein, der Beitrag unseres Autors Achim Delang im Heft 5/93. Das Echo, das dieser Veröffentlichung folgte, war freilich nicht vorauszusehen. Zu der Ausgangspackung teilte uns Herr Delang ergänzend mit, daß diese mit der Aufschrift AMERICAN CLASSIC EXPRESS aufgemacht ist und von der Firma Toy State stammt. Der Karton beinhaltet eine Western-Express-Lokomotive mit vierachsigem Tender, einem Postwagen und einem Reisezugwagen mit offenen Bühnen und kostet – wie bereits beschrieben – 47,95 DM.

Ergänzend zu diesem Thema, schilderte uns Herr Lutz Weber aus Dürnkrug in Österreich, die Beschaffung einer amerikanischen Doppellokomotive in den Staaten. Das Gespann besteht aus Modellen der Diesellokomotive FA-1 Alco und der führerstandslosen Antriebseinheit FB-1 Alco, die von der Firma Aristo-Craft hergestellt wird. Die Modelle sind zwar in der Nenngröße I konzipiert (und auf LGB-Gleisen betriebsfähig!), jedoch sind sie insgesamt für die Spur I ein wenig zu groß geraten. Bei einem günstigen Preis sind sie jedoch von ausgezeichneter Verarbeitungsqualität. Die Gehäuse bestehen aus Kunststoff, die Zubehörteile wie Griffstangen, Typhone u.s.w. vorwiegend aus Messing. Die Stromabnahme erfolgt zuverlässig über alle acht Achslager der Drehgestelle. Diese sind einzeln angetrieben (Jedes Drehgestell ist mit je einem Motor ausgerüstet.), besitzen einzeln gefederte Achsen und sind pendelnd am Gehäuse aufgehängt – eine fürwahr exquisite Lösung! Die FA-1 hat ein amerikanisches Spitzenlicht mit Klassifikationsschildern und einen beleuchteten Motorraum. Auch in der führerstandslosen Antriebseinheit FB-1 befindet sich ein beleuchteter Motorraum. Im Dach der Dieselloks ist ein Dieselqualm-Erzeuger angebracht, der über einen Ventilator den Qualm nach oben drückt. Im Faltenbalg zwischen den Einheiten können Motor, Beleuchtung und Qualmerzeuger einzeln ein- oder ausgeschaltet werden. Der Führerstand der Diesellok FA-1 Alco ist vorbildgetreu nachgebildet, inclusive der Sessel für Lokführer und Begleiter. Wenn man am Unterteil der Diesellok die Schrauben löst, kann man das Gehäuse abnehmen. In den Lokomotivmodellen ist alles sehr sauber und sehr übersichtlich angeschlossen. Im Inneren des Lokomotivgehäuses ist ein Dieselmotor nachgebildet der bei eingeschalteter Innenbeleuchtung erkennbar ist. Die Mittelpufferkupplungen lassen sich leicht gegen solche von LGB austauschen, der Hersteller legt diese Kupplungen bei. In den USA fahren die Originale dieser Baureihe in der Reihung A-B-B oder A-B-A. Fragen zu Aristo-Lokomotiven können an Charles Ro, Suppley Companie, P. O. Box 100, 662 Cross Street, Malden, Mass 02148 in den USA gerichtet werden. MEB

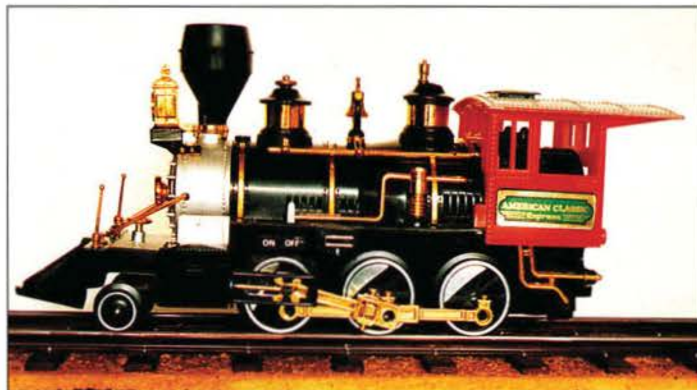
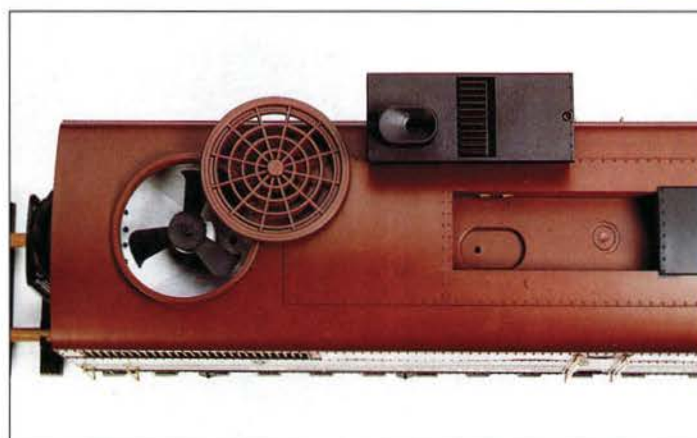
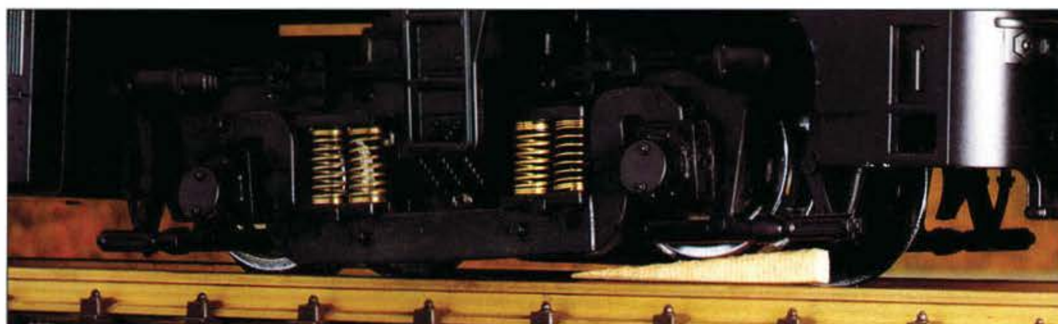


Foto: A. Delang

Das Lokomotivmodell aus der Packung AMERICAN CLASSIC EXPRESS von Toy State.



Der Blick auf die Dachgestaltung der Lokomotiven zeigt rechts den Dampferzeuger mit Einfülltrichter für Speiseöl und links den Ventilator, der dem erzeugtem Dampf die Power einer unter Vollast fahrenden Diesellok verleiht.



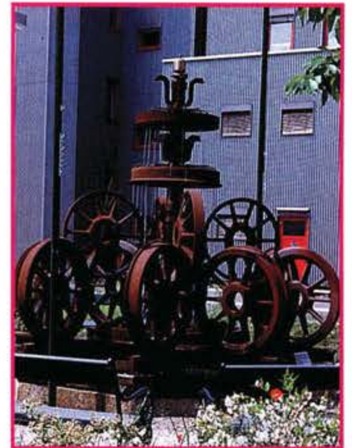
Fotos: KLAWIAN

Das untergelegte Holzkeilchen macht die ausgezeichnet funktionierende Einzelachs-Abfederung an den Modellen deutlich.

Linzer Modell



Das Bauen an den Modulen, die praktischen Übungen in der Lehrwerkstatt der ÖBB und die Besichtigung des Klinikums aller kranken ÖBB-Elektrolokomotiven, der Hauptwerkstätte Linz. Besonders Letzteres erregte die



Schönheit: ***Inmitten der vielen Grünflächen in der Linzer Hauptwerkstätte plätschert dieser einmalig gestaltete Eisenbahn-Brunnen.***

Wenn in deutschen Landen seriös wirkende Männer Fahrradklingeln an Spazierstöcke schrauben, weiß man, die Herren bereiten sich auf Himmelfahrt vor.
Wenn sich in Österreich Modelleisenbahner auf den Vatertag vorbereiten, packen sie kleine Zangen, Seitenschneider und Pinsel in ihr Gepäck, denn Workshop-Tage sind angesagt. Wir waren in diesem Jahr dabei.



Seltenheit: ***Solch detaillierte Einblicke in das Innere von Lokomotivantrieben gehören schon zu den Sternstunden eines Eisenbahn-Freaks.***

Alljährlich lädt der Verband Österreichischer Modellbahn-Clubs (VOEMEC) um Christi Himmelfahrt zur Technischen Fachtagung nach Grünau im Almtal ein. Abgesehen davon, daß die diesjährige Tagung aus organisatorischen Gründen in Linz stattfand, war es wie jedes Jahr: Viele feierten den Vatertag 1993 und die nachfolgenden drei Tage beim Werkeln unter Freunden.

Werkstattatmosphäre

„'S ist doch Vatertag, oder? Wann andere b'soffen auf der Wiesn herumtorkeln, sitzen wir an unseren Modulen und fühlen uns wie Väter mit ihren Kindern, die wir ganz nach unserem Gusto 'erziehen' können", kommentiert



Unentschlossenheit: ***„Zwirn ich mir einen Baum, oder sehe ich lieber erst wie's die Anderen machen", scheint dieser Freund zu fragen.***

Peter Bahnmüller, Präsident des VOMEC und Cheforganisator dieser Veranstaltung. Dabei kam natürlich auch der Spaß nie zu kurz, und beim Werkeln, das zuweilen bis weit nach Mitternacht andauerte, wurde manche Flasche Bier geleert; zur Anregung fürs kreative Gestalten, versteht sich.
Das, was so selbstverständlich aussah und so reibungslos „über die Bühne" ging, war mit aufwendiger Vorbereitung verbunden und erforderte exaktes Timing: Gemüter der Teilnehmer auf besondere Weise, waren doch neben den höchst intimen Einblicken in das Innere so berühmter Maschinen, wie der 1042 und der 1044 auf dem Gelände der Hauptwerkstätte die Raritäten der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG) zu bewundern. Darunter die legendäre ÖBB-Baureihe 12, eine 2'D 2'-Schlepptenderlokomotive mit riesigen 2-Meter-Rädern und urig anmutenden Tenderaufbauten. Augenzwinkernd bemerkte der

führende Ingenieur, daß „wohl net alles so authentisch an dera Maschin' ist: holb Rumänin, holb Österreicherin. Ober schön schaut's trotzdem aus."

Modulschnitzereien

Für den modellbautechnischen Teil der Fachtagung hatte sich der VOEMEC etwas ganz besonderes einfallen lassen: Den 47 Teilnehmern standen 15 Modulkästen – eingleisiger Trassenquerschnitt ähnlich der FREMO-Norm, jedoch im Gleisbereich exakt nach NEM-Vorgaben bearbeitet – zur Verfügung, die es galt, in drei Tagen mit (Modell)-Leben zu erfüllen. Die materiell-technischen Voraussetzungen dazu waren bestens, und damit auch dieser Veranstaltungspart seinen Höhepunkt hatte, war der Chef der Firma Silhouette, Albert Rademacher, eingeladen worden, die Teilnehmer in die Geheimnisse exklusiver Modell-Baumherstellung einzuweihen. Eine – wie sich zeigte – phantastische Idee! Am Ende dieser gutgelungenen Veranstaltung wurden alle Module noch einmal aneinander gereiht. 15 Meter waren eine beachtliche Länge dessen, was da im Vortragssaal des Lehrlingswohnheims aufgebaut war. Noch beachtlicher waren die Ergebnisse von drei Tagen intensiver Modulschnitzerei: Vom schlichten Weidehang entlang der Bahntrasse bis zum minutiös nachgestalteten Geländeeinschnitt mit Stützmauern und abbruchgesicherter Felsnase war eine wunderbare Palette unterschiedlicher Auffassungen über Geländegestaltung auf den Modulen zu sehen. Schließlich erhielt jedes Modul noch die Namen seiner Erbauer eingetragen, denn man will ja zur nächsten Technischen Fachtagung daran weiterarbeiten: Auf Wiedersehen im Oktober in Wien!

Georg Kerber



Zufriedenheit: ***15 Meter gutgestaltete Modul-Modelleisenbahn ist das Ergebnis aufregender Gestaltungstätigkeit, der zurückliegenden drei Tage.***



Fotos: Kerber

Ausdauer: ***Bis spät in die Abendstunden wurde hier gewerkelt und manches Modellbauteam ging erst spät nach Mitternacht ins Bett.***

Dampf-Nostalgie

Wo dampft es 1993 noch in Deutschland? In der BAHN-EXTRA-Ausgabe „Dampf-Nostalgie '93" haben Fachleute alle interessanten Ziele zusammengestellt:

- Die Dampf-Museumsbahnen (mit Fahrzeug- und Streckenporträts sowie allen aktuellen Fahrplänen)
- Eisenbahn-Museen in Deutschland
- Schmalspur-Dampf und Plandampf-Aktionen in den neuen Bundesländern.

Das Ganze ist illustriert durch über 200 Farbaufnahmen sowie mit Dutzenden von Strecken- und Landkarten.

Dampf-Nostalgie '93. Der aktuelle Reiseführer durch Deutschland (Bahn-Extra 2/93). 120 Seiten mit über 200 Aufnahmen und Mini-Terminkalender zum Heraustrennen, 19,80 DM. Erhältlich im Bahnhofsbuch- und Modellbahnhandel oder direkt beim GeraNova Verlag, Postfach 43 04 64, 80801 München .

Wilsdruffer Schmalspurnetz

Oft vergessen sind die 750-mm-spurigen Strecken Freital–Potschappel–Wilsdruff–Nossen, Wilsdruff–Meißen und Oberdittmannsdorf–Klingenberg-Colmnitz–Frauenstein. Sie waren über 100 km lang und wurden von 1886 bis 1923 eröffnet und von 1966 bis 1974 wieder stillgelegt. Vorgestellt werden außerdem die Meißener Straßenbahn und die kaum bekannte Freitaler Güterbahn (beide Meterspur). Ausführlich werden Strecken- und Fahrzeuggeschichte sowie die Bahnanlagen beschrieben. Präsentiert werden zum größten Teil unbekannte Fotodokumente, deren Aufnahmezeitpunkt allerdings oftmals verschwiegen wird. Trotzdem: Dieses Buch ist eine maßgeschneiderte Lektüre für den Schmalspurfan. Ein fairer Preis, das Buch kann wärmstens weiter empfohlen werden. wdm

Peter Wunderwald: Das Wilsdruffer Schmalspurbahnnetz. 144 Seiten, 145 Sw–Fotos, 34 Farbbilder, 115 Zeichnungen, 57 DM. Bestellmöglichkeit: Interessengemeinschaft Verkehrsgeschichte Wilsdruff e.V., Postfach 1, 01723 Wilsdruff.

Das Schäätzer Bockäla

Zu den einst zahlreichen Lokalbahnen Bayerns zählte auch die regelspurige Ellertalbahn von Bamberg nach Scheßlitz. Die 14 km lange Regelspurbahn wurde von 1898 bis 1988 betrieben. Eingehend wird die Geschichte dieser Bahn beschrieben. Die DB bemühte sich ab den 60er Jahren, dieses Flächenverkehrsmittel loszuwerden. Wenige Zugangebote und längere Fahrzeiten führten noch nicht gleich zum Ziel; wenige Jahre vor der Stillegung mußte das Gleis noch einmal restlos saniert werden. Heute besteht vom Schäätzer Bockäla, wie die Anlieger ihre Eisenbahn einmal nannten, nur noch ein 2,8 km langer Restabschnitt, der als Anschlußgleis für den Güterverkehr von Bamberg aus betrieben wird.
Dieses Buch bietet, reich bebildert, viel Information.

wdm

Matthias Wolf: Das Schäätzer Bockäla. 108 Seiten, 118 Fotos, zahlreiche Zeichnungen und Tabellen. Format 21 x 20 cm, 39,90 DM. Verlag Wolfgang Bleiweis, Postfach 4013, 97408 Schweinfurt.

Berlin–Frankfurt (O)

Eine weitere von Berlin ausgehende Fernbahn wurde 150 Jahre alt: die nach Frankfurt an der Oder. Schon wenige Jahre nach ihrer Inbetriebnahme wurde sie von der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn aufgekauft und Bestandteil der Strecke Berlin–Breslau. Originaldokumente, Angaben über den Fahrzeugeinsatz, die Bahnanlagen und die geschichtliche Entwicklung im allgemeinen ließen dieses Buch zu einer Fundgrube für Eisenbahnhistoriker werden. Teilweise auf Breitspur umgenagelt, entwickelte sich die Bahn als Tor zum Osten, wurde aber alsbald auf Regelspur zurückgebaut. Nicht verwirklichte Projekte von Bahnanlagen im Berliner Raum während der DDR-Zeit dürften ebenfalls das Interesse der Eisenbahnfreunde finden.

wdm

Peter Bley: 150 Jahre Eisenbahn Berlin–Frankfurt (Oder). 160 Seiten, 126 Abbildungen, 28 DM. alba Publikation Alf Teloeken GmbH + Co KG. Römerstraße 9, 40476 Düsseldorf.

DR-Kursbuch 1960

Erinnerungen an ein Kapitel deutscher Nachkriegsgeschichte enthält der Sommerfahrplan vom 29. Mai 1960 bis 1. Oktober 1960. Dieses als Reprint wieder aufgelegte Kursbuch ist sorgfältig gemacht und ist ein sehr aufschlußreiches Nachschlagewerk. Ob das Berliner S-Bahnnetz vor dem Mauerbau, ob zahlreiche schon längst stillgelegte Regel- und Schmalspurbahnen oder die Werbeanzeigen mit und ohne realsozialistischer Färbung.
Eine „Übersichtskarte Deutsche Reichsbahn im Sowjetischen Besatzungsgebiet" nach dem Stand vom 1. Januar 1948 ist ebenfalls als Nachschlagewerk erschienen. Sie enthält u.a. den größten Teil der für Reparationsleistungen an die UdSSR abgebauten Strecken und dürfte deshalb besonders wertvoll für den Eisenbahnhistoriker sein. wdm

Kursbuch DR Sommerfahrplan 1960, 318 Seiten, 48 DM (Reprint) und Übersichtskarte DR vom 1. Januar 1948, 55 x 65 cm, gef. 11 DM. Bezug über: Ritzau KG. Verlag Zeit und Eisenbahn, Landsberger Straße 24, 86932 Pürgen.

Preußen-Report

Die preußische Eisenbahngeschichte ist interessant, wie ein technischer Roman und besonders für die junge Generation von Eisenbahnfreunden wie ein Bilderbuch der Eisenbahn.
Der nun vorliegende fünfte Band der Preußischen Eisenbahnschichte beschreibt die bahngeschichtliche Entwicklung in der Zeit von 1870 bis 1920 und endet mit dem Übergang der Preußischen Staatsbahn an die Deutsche Reichsbahn. Dabei lassen die Autoren die Blütezeit preußischen Eisenbahnwesens wieder auferstehen und vermitteln umfassendes Wissen zu der Rolle der K.P.E.V. in den Kriegen um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, über die grandiose Entwicklung und die Lokomotivgeschichte der preußischen Eisenbahn ab 1866 sowie der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft bis hin zum bitteren Ende der Preußischen Staatsbahn. Ausgiebige Recherchen lassen diese Broschüre zu einer Fundgrube mit einer Fülle von bisher noch nicht oder nur wenig bekannten Fakten für jeden Eisenbahn-Fan werden. Die Zeichnungen machen darüber hinaus diese Quelle auch für den Modelleisenbahner interessant.

geker

Wolfgang Klee und Günther Scheingraber: Preußen-Report, Band 1.2, 118 Seiten, 277 Abbildungen, broschiert, Format DIN A 4, 25,80 DM. ISBN 3-922404-38-3. Hermann Merker Verlag GmbH, Rudolf-Diesel-Ring 5, 82256 Fürstenfeldbruck.

Reiseführer '93

Vive l'europe! Grenzüberschreitende Reisen sind einfacher geworden, überwiegend problemlos auch das Fotografieren in den östlichen Staaten. Je eintöniger es auf Bundes- und Reichsbahngleisen zugeht, umso mehr verdient das internationale Geschehen Beachtung. Trotz fast ausschließlich moderner Traktion bietet es enorme Vielfalt.
Sich darin zurechtzufinden, erleichtert der redaktionell vollständig neu bearbeitete EUROPA-REISEFÜHRER '93. Für die meisten Länder enthält er eine Triebfahrzeugübersicht, dazu Einsatzgebiete, Hinweise auf interessante Strecken und Nahverkehrsbetriebe. Aktueller denn je ist auch die Bestandsaufnahme in- und ausländischer Museumsbahnen, Museen und erhaltener Staatsbahn-Dampflokomotiven. Einen besonderen Schwerpunkt bilden die Infos zu Privat- und Industriebahnen mit ihrem bunten Fahrzeugpark. Stärker als bisher sind dabei die ostdeutschen Bundesländer berücksichtigt.

Europa-Reiseführer '93 für Eisenbahnfreunde. 340 Seiten, über 80 Fotos, Format 11 x 18 cm, 28 DM. Lok Report, Postfach 12 80, 48002 Münster.



Foto: Borchert

Karl Amesmaier aus der Schweiz mit seiner funkferngesteuerten, lifesteamgetriebenen, eigengebauten 45 001 auf der Spur-1-Rennstrecke. Ergebnis: Umgerechnet 396,8 km/h. Die Strohballen bewährten sich mehrfach als modellrettende Sicherheitsmaßnahme.

Weltrekorde in Sinsheim



Der 250-m-Rundkurs bot auch für überlange Züge reichlich Platz.

Zum 4. Spur-I-Treffen am 26. und 27. Juni 1993 in Sinsheim war diesmal nicht nur ein zweigleisiger 250-m-Rundkurs aufgebaut, auf dem jeder Teilnehmer nach Herzenslust überlange und überschwere Züge fahren konnte, sondern auch eine auf einem 60 m langen Doppel-T-Träger präzis waagerecht verlegte Rennstrecke: 25 m Anlauf, 1 m Meßstrecke, 30 m Auslauf. Die Messung erfolgte per Radar und Lichtschranken, als Antriebsenergie standen maximal 30 Watt zur Verfügung (Echt-Dampf naturgemäß ausgenommen). Ziel war, das Fahrzeug mit der höchsten Geschwindigkeit zu ermitteln, eingeteilt in drei Kategorien (siehe Tabelle).

Die Ergebnisse wurden für das Guinness-Buch der Rekorde angemeldet. kdh

Spur-1-Rekordfahrten in Sinsheim 1993

Fahrzeug	Eigentümer	Gemessene Geschwindigkeit	Modell-Geschwindigkeit
Serienfahrzeuge			
212	Werkmannschaft Märklin	44,6 km/h	1.427,0 km/h
212	Werkmannschaft Märklin	31,0 km/h	992,0 km/h
V 200	Hans Peter Saller	28,2 km/h	902,4 km/h
VT 798	Jürgen Benecken	26,6 km/h	851,2 km/h
Life-Steam			
78 246	Karl Amesmaier (CH)	13,5 km/h	432,0 km/h
45 001'	Karl Amesmaier (CH)	12,4 km/h	396,8 km/h
S 2/6'	Hans Peter Saller	12,1 km/h	387,2 km/h
05 001'	Hans Mayr	11,0 km/h	352,0 km/h
Prototypen			
SBB 460'	Werkmannschaft Märklin	40,0 km/h	1.280,0 km/h
Zepp'	Torsten Tattermusch	20,5 km/h	656,0 km/h
Fantasie'	J. Lemke u. H. Müller	18,2 km/h	582,4 km/h
ICE-Kopf'	Karl Amesmaier (CH)	16,5 km/h	528,0 km/h

' Eigenbau; Spur I ≙ Maßstab 1:32. Jüngster Teilnehmer: 9 Jahre alt!

Waldeisenbahn Muskau

Die 600-mm-spurige und ab 1951 von der Deutschen Reichsbahn betriebene Werkbahn wurde bis zu ihrer Stillegung im Jahre 1978 über die Grenzen der damaligen DDR hinaus bekannt. Mit ehemaligen Heeresfeldbahnlokomotiven betrieben, dampfte es auf dieser Bahn bis zur Betriebsstillegung. Über die wechselvolle Geschichte der Waldeisenbahn Muskau gibt es nun ein Buch, das durch den hohen Informationsgehalt beeindruckt. Jedes der zehn Kapitel über Geschichte, Fahrzeugpark, Bahnanlagen, Betriebsführung und Verkehrsaufkommen enthält zahlreiche, bisher wenig bekannte Angaben. Das Literaturverzeichnis läßt erahnen, welchen Aufwand der Autor betrieb, um alle erreichbaren Daten über die Waldeisenbahn berücksichtigen zu können.

Friedemann Tischer: Waldeisenbahn Muskau. 136 Seiten, 166 Fotos, davon 28 in Farbe, 46 Zeichnungen und Faksimiles. 59,- DM. Bufe Fachbuch Verlag, Friedenstraße 4, 84385 Egglham.

Kunst aus der Pistole

Kaum eine Bauanleitung kommt ohne den belehrenden Hinweis aus: „Am besten eignet sich für die Farbgebung die gleichmäßige Bearbeitung mit der Airbrush-Pistole". Doch diese Geheimwaffe der Designer und Grafiker hat für manchen von uns noch immer den Ruf des Nichtbeherrschbaren. Dabei wird die Airbrush-Pistole immer mehr zum erschwinglichen Werkzeug, wenn man mit Bedacht einsteigt. Was braucht man für den Anfang? Wie geht man mit dem Airbrush um? Wie vermeidet man Verstopfungen der Düse? Kleckse, was tun? Welche Farben eignen sich für Metall, Plastik und Stoffe?
Fragen, die der Autor sachkundig beantwortet. Über Informationen zu preiswerten und ausbaufähigen Spritzapparaten spannt sich der Bogen bis zu den Grundlektionen zum Spritzen von Linien, Punkten, Flächen, Verläufen, Maskierungen und einfachen Motiven.
Hervorzuheben sind die anschaulichen, gut nachvollziehbaren Schritt-für-Schritt-Anleitungen, die Fotosequenzen und die Werkstatt-Tips.

Mathias Faber: Airbrush für Einsteiger. 80 Seiten, 78 Farb- und 23 s/w-Abbildungen, 210 x 260 mm, gebunden, 24,80 DM. Weltbild Verlag GmbH, Steinerne Furt 70, 86187 Augsburg.

Benelux Rail 7

Mit Benelux Rail 7 liegen von 1978 (Benelux Rail 1) bis 1991 lückenlose Berichte und die den Hobbyisten vollauf befriedigenden Tabellen zur Entwicklung der belgischen, niederländischen und luxemburgischen Eisenbahnen vor. Band 8 für die Jahre 1992/93 soll 1994 folgen. Alle Bände sind zu haben von 29,- (Band 1) bis 42,- DM (Band 7). Der Inhalt gibt Übersichten über das rollende Material, über Neu- und Umbauten sowie Ausmusterungen, über Sonderfahrzeuge und die Infrastruktur, den grenzüberschreitenden Verkehr, über den Nahverkehr und verkehrsgeschichtliche Ereignisse. Der Text beschränkt sich auf ausführliche Bildunterschriften in holländisch und französisch.

Marcel Vleugels: Benelux Rail 7. 144 Seiten, 182 s/w Fotos, 81 Farbaufnahmen, 7 Zeichnungen. 42,-DM. Uitgeverij't Nijvere Lezerke, Postbus 233, NL-6400 AE Heerlen.

Thüringisch

Als Nummer 30 der HAINICH HEIMATHEFTE ist ein weiterer Band zur Geschichte der Thüringischen Eisenbahnen erschienen. Der Autor behandelt vor allem die ersten zwanzig Jahre der 1846 bis 1849 gebauten Strecke Halle-Erfurt-Gerstungen.
Besonders interessant sind die Lagepläne der Bahnhöfe, die nach den ältesten noch verfügbaren Quellen entwickelt wurden. Ein abschließendes Kapitel skizziert die Entwicklung des Bahnhofs Erfurt.

Günter Fromm: Aus der Geschichte der Thüringischen Eisenbahn und des Bahnhofs Erfurt. Broschur, Format A 4, 112 Seiten, 114 Abbildungen, Tabellen. 22,90 DM. Thüringer Heimatliteraturversand, Lange Brüdergasse 12, 99947 Bad Langensalza.

Jahrbuch Schweiz

Jahrbücher über europäische Eisenbahnen erscheinen allenthalben, und um sie aktueller als möglich erscheinen zu lassen, wird vordatiert. So wird der Rückblick auf das Jahr 1992, der logischerweise erst Ende Frühjahr 1993 erscheinen könnte, tunlichst unter dem Titel „Bahnen 1994" vertrieben.
Die Eidgenossen tanzen diesen Reigen nicht mit. Im Sommer 1993 erschien das erste „Eisenbahn-Jahrbuch 1992", von Autor und Verleger Ronald Gohl übersichtlich hergestellt und mit dem Versprechen versehen, es fortan regelmäßig erscheinen zu lassen.
Der Inhalt verschafft einen echten Jahresrück- und Überblick auf die Geschehnisse bei den spurgebundenen Verkehrsunternehmen im attraktiven Bahnland Schweiz. Durch die Verbindlichkeit der Aussage hat es einen hohen Quellenwert. Und: Neben den Ereignissen bei den Vorbildern werden die Neuheiten und Veranstaltungen im Modellbahnbereich nicht vergessen.

Ronald Gohl: Eisenbahn-Jahrbuch 1992. 96 Seiten, 100 Abbildungen (33 farbig), Format 172 x 246 mm, gebunden, Schutzumschlag. 44,80 sFr. Edition Lan AG, CH-6304 Zug.

Straßenbahn-Museum Hannover

Knapp 15 Kilometer nordöstlich von Hannover befindet sich in Sehnde-Wehmingen das ehemalige Kalibergwerk Hohenfels. Heute wird das Gelände vom Hannoverschen Straßenbahn-Museum genutzt. Hier werden derzeit 92 Fahrzeuge unterschiedlichster Bauart für die Nachwelt erhalten. Die Fahrzeuge stammen nicht nur aus Hannover, sondern aus ganz Deutschland. Das vorliegende Heft vermittelt einen Überblick über den Bestand des ehrenamtlich betriebenen Museums.
Jeder Fahrzeugtyp wird übersichtlich, verständlich und ohne Weitschweifigkeit vorgestellt. Einführungstexte informieren über die Arbeit des Museums und laden zum Besuch ein.

Christoph Heuer: Die Fahrzeuge des Hannoverschen Strassenbahn-Museums. 64 Seiten, 55 s/w-Fotos. 9,80 DM zuzüglich 3,- DM für Porto. Hannoversches Straßenbahn-Museum e.V., Hohenfelser Straße 16, 31319 Sehnde.

Güterwagen

Für den Modelleisenbahner und Eisenbahnhistoriker ist ein Kompendium über den Anstrich der Güterwagen von 1864 bis 1992 von großer Wichtigkeit. Sämtliche Anschriften, Symbole, Wappen und Kennzeichen sowie die Farbgebung der einzelnen Fahrzeuge sind in diesem Buch mit großer Genauigkeit zusammengestellt. Somit wird die historische Entwicklung dieser Fahrzeuge sowohl in der Länderbahn-, der DRG-, der DB-, als auch DR-Zeit bis zur Gegenwart exakt dokumentiert.

***Wolfgang Diener: Anstrich und Bezeichnung von Güterwagen. Das äußere Erscheinungsbild von 1864 bis heute.
Format 170 x 250 mm, 184 Seiten, 20 Farb-, 64 SW-Fotos, 97 Zeichnungen. 54,- DM. Verlag Dr. Bernhard Abend, Altenbergstraße 1, 70180 Stuttgart.***

Braunkohlebahnen

Der Braunkohle-Bergbau auf dem Gebiet des heutigen Bundeslandes Hessen ist der älteste dieser Art auf deutschem Boden. Bereits im Jahre 1555 wurde das erste Braunkohle-Bergwerk in Betrieb genommen. Besonders im 19. und 20. Jahrhundert gab es eine große Zahl fördernder Gruben. Sie werden mit ihren Werkbahnen ausführlich vorgestellt.

Andreas Christopher. Der hessische Braunkohlenbergbau und seine Bahnen, 176 Seiten, Format 17 x 23 cm, 190 Abbildungen, 29.80 DM. Verlag im Biebertal Dr. Rainer Haus, Hauptstraße 61, 35444 Biebertal.

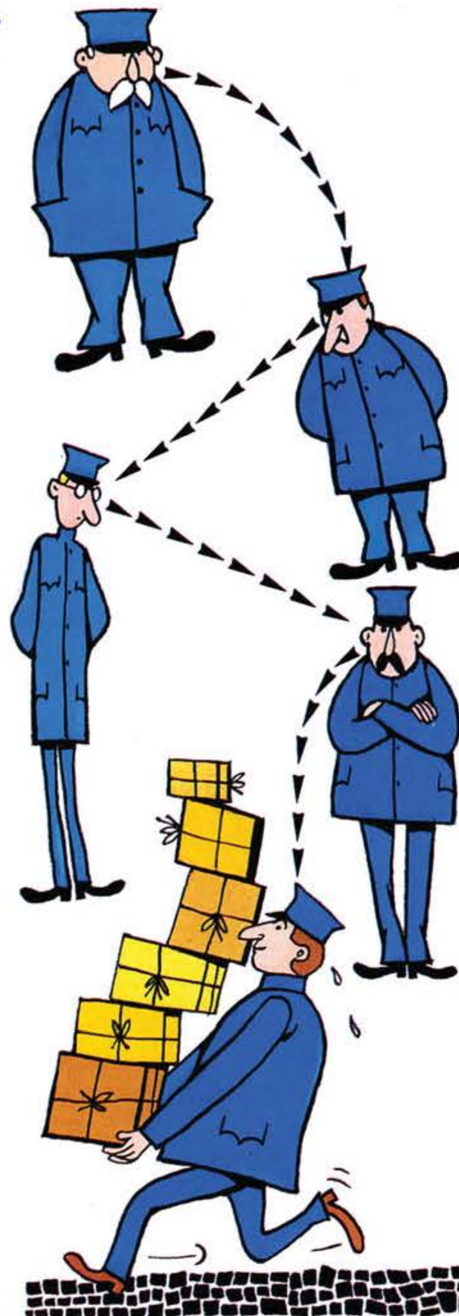
Postdienst

Der Posthilfsschaffner Säbelbein
lädt für Berlin Pakete ein.
Der Hilfspackmeister Livius
schaut treulich, wie er soll und muß,
ob auch Hilfsschaffner Säbelbein
lädt für Berlin Pakete ein.

Da naht sich auch Herr Stiefelband,
der seines Zeichens Praktikant.
Der schauet starr und unverwandt,
ob Hilfspackmeister Livius
nachsehe - wie er soll und muß
ob auch Hilfsschaffner Säbelbein
lädt wirklich die Pakete ein.

Darauf kommt wie von ungefähr
des Postamts Obersekretär.
Er kontrolliert, ob Stiefelband
tatsächlich nachprüft unverwandt,
ob Hilfspackmeister Livius
nachschaut - wie er soll und muß - ,
ob auch Hilfsschaffner Säbelbein
lädt richtig die Pakete ein.

Zuletzt tritt aus dem Bahnhofstor
der Postdirektor selbst hervor.
Sein Adlerblick erblitzt daher,
ob auch der Obersekretär
sich überzeugt, daß Stiefelband
nachschaue starr und unverwandt,
wie Hilfspackmeister Livius
sich überzeugt - so wie er muß
daß Hilfspostschaffner Säbelbein
lädt sämtliche Pakete ein.



Das Zeichen kommt!
Fort fährt der Zug,
doch leider war nicht Zeit genug,
daß Hilfspostschaffner Säbelbein
lud sämtliche Pakete ein.
Es blieb, o böses Mißgeschick,
der Ladung Hälfte noch zurück.
Der Postdirektor Lobesam
enteilt viel schneller, als er kam.
Der treue Obersekretär
klabastert spornstreichs hinterher,
worauf der junge Praktikant
im Wartesaale I verschwand.
Und Livius kippt – ganz ohne Zorn –
in IV. Klasse einen Korn.

Auf dem Bahnsteig steht allein
der Posthilfsschaffner Säbelbein
und spricht: „So geht es allemal,
weil Mangel ist am Personal!“

Heinrich Schäffer

Zu teuer

In Heft 6/93 beklagt sich Herr Jähkel über Doppelentwicklungen. Andererseits werden allenthalben die Preissteigerungen angeprangert. Auf der letzten Spielwarenmesse in Nürnberg standen bei vielen Herstellern neben den Neuheiten auch die Preiserhöhungen zur Debatte. Von Gützold und BRAWA waren erste Muster der BR 119 zu sehen, gleichzeitig, versteht sich. Allerdings waren die Preise beider Modelle sehr unterschiedlich angesetzt. Nach letzten Händlerinformationen beträgt inzwischen die Differenz nur noch 10 Mark, und das hochwertige Modell liegt deutlich unter 200 Mark. Das kann doch nur zum Vorteil für den Kunden sein!

Allerdings mußte ich auch feststellen, daß Gützold die Preise für bisherige Modelle überdurchschnittlich angehoben hat. So konnte ich die BR 52 Ende Februar bei meinem Händler noch für 239 Mark kaufen; nach der nächsten Lieferung kostete sie bereits 275 Mark. Hinzu kommt, daß die Händlerpreise in einem Umkreis von 40 km Unterschiede bis 80 Mark aufweisen! Solcher Unsitte kann nur Einhalt geboten werden, wenn die Hersteller in ihren Katalogen wieder unverbindliche, aber zur Orientierung notwendige Preisempfehlungen angeben.

Noch ein Vorschlag zu den Katalogen: Sie müssen nicht ständig neu produziert und damit teuer gehalten werden. Es genügt, sie durch abheftbare Sammelblätter zu ergänzen.

Steffen Biskup, 09465 Cranzahl

*

Wenn Herr Gocht aus Heidenau behauptet, Firmen wie Fleischmann, Roco oder Märklin hätten noch nie Triebfahrzeuge unter 250 bis 300 Mark angeboten, so stimmt das nicht. Im Jahre 1959 z.B. war die 01 097 von Märklin mit 52 Mark, die Krupp-Stromlinien-01 mit 65 oder die 44 690 für ebenfalls 65 Mark zu haben. Selbst das Krokodil als Spitzenmodell kostete glatte 100 Mark. Alle Fahrzeuge laufen noch nach 30 Jahren ohne Beanstandungen. Nach der Wende hingegen kostete in Hessen eine DB-050 mit Rabatt 220 Mark, in Thüringen 280 Mark (ohne Rabatt). Eine Demontage der 050 ergab, daß sich soviel gegenüber den früheren Modellen nicht verändert hat. Meine Meinung: normale Innovation; jedenfalls rechtfertigten sie nicht die Preisprogression von 400 Prozent in 30 Jahren. Genausowenig ist dieser enorme Anstieg etwa durch die Inflation bedingt. Hier wirkt wohl bei Händlern und Herstellern eher das Bedürfnis, vom allgemeinen Geldkuchen ein Stück abzubekommen.

Bernhard Groß, 99 867 Gotha

*

Als Westler habe ich schon vor der Wende PIKO gesammelt, kann mich aber mit der neuen Preispolitik nicht anfreunden. Eine Hruska-84 für 270 Mark oder einen russischen Weitstreckenwagen von Sachsenmodelle für 50 Mark: Nein, danke. Ich frage mich als Banker, der den Leuten jeden Tag in den Geldbeutel schaut, wo das hinführen soll. Einerseits stöhnt die Branche, daß der Markt immer schwieriger wird, andererseits werden keine erschwinglichen Modelle hergestellt. Die wenigsten Modellbahner sind Nietzähler. Lima hat doch bewiesen, daß man Loks zu vernünftigen Preisen herstellen kann. Was geschieht mit den Preisen, wenn die Löhne im Osten auf 100 Prozent gestiegen sind?

Ich erfreue mich jedenfalls täglich meiner PIKO-Modelle. Sie laufen zwar etwas laut, sind aber anspruchslos, robust und wartungsfreundlich. Sagt mal, ihr, die ihr den alten PIKOs ebenfalls treu bleibt: Sollten wir nicht eine Interessengemeinschaft gründen??

Fred Theilen, 52388 Nörvenich

Hebeldraisine gestohlen

Die Hebeldraisine der meterspurigen Selfkantbahn, einer Museumsbahn in der Nähe von Aachen, wurde in der Nacht vom 20. auf den 21. Mai gestohlen. Das Fahrzeug stammte von der regelspurigen Teutoburger Wald-Eisenbahn und war umgespurt worden. Dadurch ist das Fahrzeug eindeutig zu identifizieren, selbst, wenn die Beschriftung „Selfkantbahn" entfernt ist.

Für die Wiederbeschaffung und die Benennung der Täter hat die Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr, Postfach 603, 52007 Aachen, 1.000 DM Belohnung ausgesetzt.

Kanzelwagen

Bei dem neuen Nürnberger Kanzelwagen (MEB 6/93) handelt es sich nicht um den Schlußwagen des Henschel-Wegmann-Zuges, sondern um den Schlußwagen der Ersatzgarnitur des Zuges. Der Henschel-Wegmann-Zug lief jahrelang im zweitägigen Umlauf des "Blauen Enzian" München-Hamburg-München. Am zweiten Umlauftag fuhr planmäßig ein normaler F-Zug-Park. Die Ersatzgarnitur stand für Ausfälle des H-W-Zuges in Reserve.

Der Nürnberger Kanzelwagen ist der ehemalige Schürzenwagen 19 347 der Skizze C4ü-38, geliefert 1940. 1950 wurde er in den Salon4ü-38/50, Nr. 10 217, umgebaut. 1954 erhielt er die Aussichtskanzel, die neue Wagennummer 11 700 und die Skizzenbezeichnung AB4üe-38/50/54 (ab 1956: A4üe).

1965 wurde der Wagen mit Gummiwulstübergang ausgerüstet. Seine neue Bezeichnung lautete fortan B4üg-38/50/54/65. Mit der UIC-Codifizierung wurde er schließlich ein Büg 365 mit der Wagennummer 89-43 500.

H. Hoyer, Hamburg

West-Fehler

Die Redakteure Ihrer Zeitschrift benötigen Nachhilfekurse in Eisenbahngeographie. Nicht Heilsbronn, sondern Heilbronn, nicht Brühl, sondern Bühl (Rheintalneubaustrecke), nicht Warmensteinbach, sondern Warmensteinach (bei Bayreuth).

Wolfgang Stihler, 76448 Durmersheim

Ost-Fehler

Wenn ein Kleinbus auf der B.5 einen Schrankenbaum streift, kann er das niemals zwischen Neustadt (Dosse) und Zernitz, sondern nur zwischen Neustadt und Friesack. Hier kreuzt die B 5 die Strecke Berlin-Hamburg!

Manfred Dierke, 10369 Berlin

Autoren-Fehler

Sie brachten in Heft 7/93 eine Notiz „Weiterhin mit der Bahn ins Fichtelgebirge". Dieser Kurzbeitrag ist völlig falsch.

1. Es führten nicht vier, sondern sieben Stichbahnen ins Fichtelgebirge.
2. Seit 30. Dezember 1992 ruht zwischen Weidenberg und Warmensteinach der Zugverkehr aus technischen Gründen. Es fährt also gar kein Zug mehr ins Fichtelgebirge. Eine Wiederinbetriebnahme ist aus Kostengründen völlig offen.
3. Bislang hat sich die Stadt Bayreuth überhaupt nicht für den Fichtelgebirgsexpress interessiert, sondern lediglich der Landkreis Bayreuth.
4. Bereits seit Jahresfahrplan 1992/93 verkehren keine Schienenbusse mehr auf dieser Strecke, seit letztem Fahrplanwechsel auch nicht mehr in Bayreuth.

Christoph Grimm, 95445 Bayreuth

Schall und Rauch?

Als ich heute wieder einmal eine „Rückfahrkarte BahnCard Basiskarte" kaufte, fiel mir die neue Fahrkartengestaltung einschließlich gemeinsamem DR- und DB-Logo auf. Der Schalterbeamte bejahte meine Frage, ob dies neu sei, fügte aber hinzu, daß das „DR" mit der Geburt der „Deutschen Bahn AG" eh verschwinden würde, während das „DB" erhalten bleibe.

Daß das „DR" verschwindet, ist für meinen nicht ganz neunjährigen jüngeren Sohn traurig (der ist nämlich seit Jahren Reichsbahn-Fan, obwohl die ganze Familie aus gebürtigen Bayern besteht); ich selber würde dem Verlust eines Erinnerungsstückes an eine recht zweifelhafte „Reichsherrlichkeit" nicht unbedingt nachtrauern. Aber ich fände es instinktlos, wenn sich die Bahn AG im Zuge der Einheit nicht zu einem anderen Logo entschließen könnte, von der Tatsache einmal ganz abgesehen, daß der „DB-Keks" so toll ja auch wieder nicht ist, vergleicht man da einmal die Logos der ÖBB, der NS, der SBB oder der (noch) British Rail.

Dr. Reinhard Gleißner, D-93053 Regensburg

Viren im Computer?

Infolge eines technischen Phänomens sind in Heft 7/93 auf einigen Seiten Zeilen abhanden gekommen. So auch die Autorenangabe für den Beitrag „Die Bahnen der Isle of Man". Text- und Bildautor ist Hans-Georg Birckner aus Overath.

Der im Beitrag vertauschte Bildautorenname geht mit auf unsere Kappe.

Die Redaktion

REISE

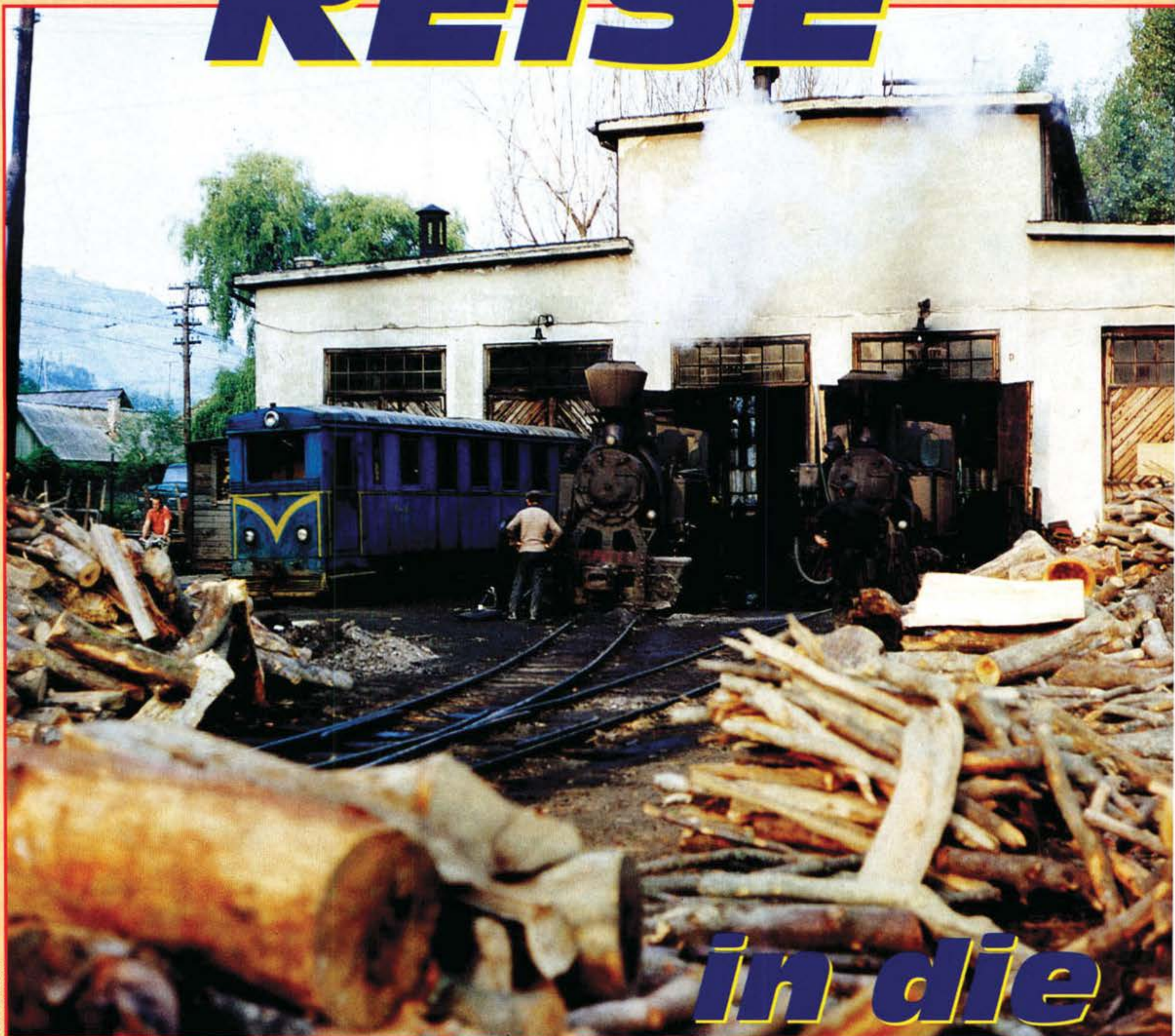


Foto: E. Ebert

1987, als diese Aufnahme entstand, war auf dem Waldbahnnetz von Vişeo de Sus noch ein Triebwagen beheimatet. Kohlenbansen gibt es nicht, dafür Holz.

in die Vergangenheit

Welcher Schmalspurfreund möchte nicht Eisenbahnromantik in Reinkultur bei normalem Betrieb erleben? In Rumänien gibt es das noch bei zahlreichen Waldbahnen. Allerdings ist mit dem Einzug der Marktwirtschaft für viele dieser 760-mm-spurigen Bahnen das Ende zu erwarten. Eine Reise nach Rumänien sollte daher recht schnell eingeplant werden. Zuvor empfielt es sich jedoch, einiges zu beachten. Klaus Kieper war mit gleichgesinnten Freunden für den MEB vor Ort und sammelte wichtige Erfahrungen für eine solche Reise.

Wir legten mit einem Pkw Lada 2107 und einem Wohnwagen „Qek-Junior" inclusive An- und Abreise durch die frühere ČSFR, Österreich, Ungarn und Polen 5 300 km zurück. Bis auf Brot und Milch hatten wir alle Lebensmittel, auch alkoholische Getränke, in ausreichender Menge mitgenommen. So stand gemütlichen Abenden mit Waldeisenbahnern am Lagerfeuer nichts entgegen. Vor allem sind Genußmittel für die Einheimischen kaum bezahlbar – für uns aber bei dem Umtauschkurs von 1 DM = 220 Lei bedeutungslos.

Viele Übernachtungsmöglichkeiten

Übernachtet haben wir entweder auf dem Betriebsgelände der Waldbahnen oder an von den Nebenstraßen zugänglichen ➪



Der Zug rollt aus Richtung Vişeo des Sus ab Novat ins Gebirge.



In Vişeo des Sus herrscht große Aufregung, denn es soll Vieh in die Berge gebracht werden.

Waldrändern, also abseits der großen Hauptstraßen. Hier stört niemand, und man ist sicherer. Die offiziellen Campingplätze waren im Mai 1992 noch geschlossen. So campten wir mitunter vor deren verschlossenen Eingängen. Belästigt wurden wir nicht – es sei denn, daß man zum Feiern einladen wollte. Beim Halt an der Grenze oder an den Bahnübergängen können jedoch bettelnde Kinder ein Problem werden. Gefragt wird nach Geld, Kaugummi, Schokolade, Zigaretten und Kugelschreiber. Gibt man einem Kind etwas, kommt bald ein Schwarm! Auch Textilien werden dankbar angenommen – kein Wunder, denn die Kaufhäuser sind fast leer.

Ab zum Kommandanten

Unser erstes Ziel war die an der Donau befindliche Waldbahnstrecke Berzasca–Ilova–Clota. Ehemals wegen der Grenze nach Jugoslawien gesperrtes Gelände, darf es jetzt betreten werden. Man muß jedoch mit Kontrollen durch die Grenzer rechnen. Offiziell gilt ein 500 m breiter Streifen noch als Sperrgebiet, in dem nicht fotografiert werden darf. Da wir das nicht wußten, führte man uns schnell zum Kommandanten. Nach einigem Palaver in Russisch bewies dann der Camcorder, daß wir uns wirklich nur für



die Bahn interessierten. Von diesem Zeitpunkt an kamen die Grenzpatroulien immer freundlich vorbei und erhielten Zigaretten oder eine Büchse Bier.
In Berzasca waren zwei Dampflokomotiven einsatzbereit, fünf weitere befanden sich in einem mehr oder weniger desolaten Zustand. Wie hatten Glück und durften am nächsten Tag auf einem Plattformwagen die Fahrt in die Berge miterleben. Auf dieser Fahrt sorgten u.a. folgende Ereignisse für Spannung:

- Eine herrenlose Lore versperrte auf der Strecke die Weiterfahrt und wurde vom Gleis gekippt.
- Ein querliegender Telegraphenmast mußte beseitigt werden.
- Eine entgleiste Achse der Lokomotive wurde in ca. 5 Minuten (!) wieder eingegleist.
- Ein Traktor wurde die ganze Bergfahrt mit laufendem Motor transportiert, weil eine Startbatterie fehlte und das Fahrzeug in den Bergen nicht angeschleppt werden konnte.
- Häufig pumpte die Lokomotive aus Bächen Wasser.
- Beim Fahren durch Laubtunnel wurden Unmengen von Fliegen und Käfern in ihrer Freßlust gestört und „regneten" auf uns und die anderen Fahrgäste nieder.
- Umfangreiche und häufige Rangierarbeiten bei einer Weiche mittels Seil und Schwerkraft gehören zum Betriebsalltag.

Rüttelmassagen und Symphonien

Die Rückfahrt fand auf einer hart gefederten Draisine – es handelte sich dabei um einen umgebauten Pkw – statt. Obwohl das schlechte Gleis, besonders die „eckigen" Gleisverbindungen in den Kurven, für eine Rüttelmassage sorgten, wurde die Fahrt bei herrlichem Wetter zu einem unvergeßlichen Erlebnis. Da fast alle Waldbahnen Steigungen bis zu 80% aufweisen, waren die fast im Zeitlupentempo auftretenden Auspuffgeräusche sowie das Schleudern der Lokomotiven Symphonien in unseren Ohren! Bergab rollen die Züge „schwerkraftmäßig" mit bis zu 30 Wagen, die jeweils 10 t Holz geladen haben. Der Lokomotivführer braucht fast nur zu bremsen und die Bremssignale für die drei bis vier Bremser zu geben. Ein abendliches Lagerfeuer an der Donau beendete diesen erlebnisreichen Tag.
Nun fuhren wir zur Waldbahnstrecke Tismana–Tirgu Jiu. Dort zeigte sich noch die alte Zeit der „Sekuritate"! Die Eisenbahner wollten uns zwar fotografieren

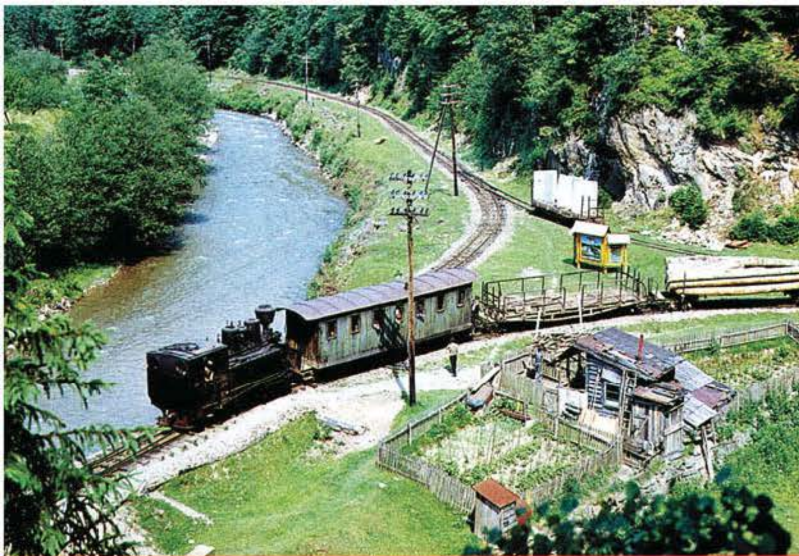


Lok 764.439 vor der Wasseraufnahme am Kilometer 21 der Waldbahn Rîşca–Poduret.



Waldbahn von Vîşeu de Sus: Pause auf Station Valea Babei.

Draisin



e Waldbahn von Vişeu de Sus am Abzweig Novat. Die 764.355 ist heute ausgemustert.



Ein gemischter Zug erreicht auf der geschotterten Trasse den Bahnhof Novat.

lassen, doch tauchten immer wieder Zivilisten auf, die uns „verscheuchten". Da der besucherfreundliche Waldbahnchef nicht zu erreichen war, mußten wir unverrichteter Dinge weiterfahren. Man sollte deshalb fürs Wochenende „Kultur" oder den Besuch der Staatsbahn einplanen, z.B. die Strecke Sibiu–Agnita bereisen.

Weitere Stationen

Reparaturwerkstatt Reghin: Traktorenfabrik, die auch die letzten Dampflokomotiven gebaut hat – Weiterentwicklung der Konstruktion von Resita, siehe MEB 8/91, S. 24ff.
Fîncel: Nur abends zurückkehrende Lokomotive fotografiert.
Lapuşna: Auf der gesamten Strecke existierte nur noch eine Weiche, und zwar in der Talstation. Die Lokomotive stand im Freien und mußte hier auch gewartet und repariert werden.
Rastolita: Nach beschwerlicher Fahrt – ohne Wohnwagen – auf von schweren Lastkraftwagen zerfahrener Landstraße und einem Fußmarsch von einem Kilometer erwischten wir gegen Mittag eine in die Berge fahrende Lokomotive mit Drehschemelwagen. Da hier keine anderen Wagen mitgeführt werden, besteht kaum Aussicht zur Mitfahrt.
Borsec: Zugverkehr stark eingeschränkt durch Lkw-Verkehr. Vier Stunden Wartezeit am Viadukt bescherten uns neben einer Paßkontrolle lediglich eine rangierende Diesellokomotive.
Rîşca: Die ehemalige Talstation Fălticeni ist stillgelegt. Der Betrieb beginnt ab dem Sägewerk. Zwei Tage Waldbahn in Reinkultur! Sehr freundliche Eisenbahner, die Strecke ist so steil, daß häufig „Dampf gekocht" werden mußte, mehrmals Halt zum Wasserfassen aus Bächen. Auf dem letzten Teil der Strecke bewältigte die Lokomotive mit großer Mühe gerade sechs leere Drehschemelwagen.
Cîmpu Cetăţi: Bei Sonnenschein am frühen Morgen konnten wir den Rangierbetrieb sowie den in die Berge fahrenden Zug fotografieren. Mitfahrten sind möglich.
Vişeu de Sus: Perle der rumänischen Waldbahnen. Züge führen Personenwagen. Reizvolle Landschaft, die zum Wandern an der Strecke einlädt. Von allen besuchten Waldbahnen weist diese die besten Gleisanlagen und gepflegtesten Fahrzeuge auf. Viele Leute verstehen deutsch. Keine Straße im Bahnbereich, nur Fluß, steile Hänge und Felsen. Als besonderes Spektakel erlebten wir den Viehauftrieb per Waldbahn. Ein offener Wagen voller Rinder, ein überdachter Güterwagen mit Pferden sowie sämtliche „Gerätschaften" für die Käsezubereitung, incl. Schäfer und Hunde.
Während der Rückfahrt durch die frühere ČSFR machten wir Halt in Košice. Auf der dortigen Kindereisenbahn war die völlig aufgearbeitete Dampflokomotive „Katka" (Hagans) in Betrieb, und bei der Museums-Waldbahn Čierny Balog fährt seit dem 1. Mai 1992 jeweils zum letzten Wochenende im Monat eine Dampflokmotive.
Der Abstecher zur polnischen 785-mm-Strecke Bytom–Rudy (ex preußische Kleinbahn) war ein Reinfall: Die Strecke ist seit September 1991 stillgelegt, die Beiwagen sind in Rudy für eventuelle Sonderfahrten mit rumänischen Diesellokomotiven stationiert. Inzwischen ist auf einigen der erwähnten Bahnen der Betrieb entweder eingeschränkt oder sogar eingestellt worden.

Klaus Kieper

MEB *Tip*

FÜR EINZELREISENDE

Benzin-Versorgung
Oft lange Wartezeiten. An Wochenenden sind nur in Bezirksstädten Tankstellen geöffnet. Bleifr. Benzin und Super nicht überall erhältlich.

Pannenhilfe
Es gibt ADAC-Vertragspartner (Sa und So nicht erreichbar). Ohne eigene Ersatzteile ist eine Reparatur fast ausgeschlossen.

Übernachtung
Für Wohnwagen abseits der Hauptstraßen empfehlenswert, aber auch preiswerte Übernachtungen in Hotels möglich.

Verständigung
Schwierig. Einige rumänische Worte (Begrüßung, Fragen nach dem Weg usw.) sind hilfreich. Ein guter Sprachführer ist unabkömmlich.

Verpflegung
Konserven und Dauerwurst mitnehmen, Wodka und Bier als Geschenke zweckmäßig. Brot, Marmelade und Milch erhältlich. Gutes Trinkwasser beim Bauern holen.

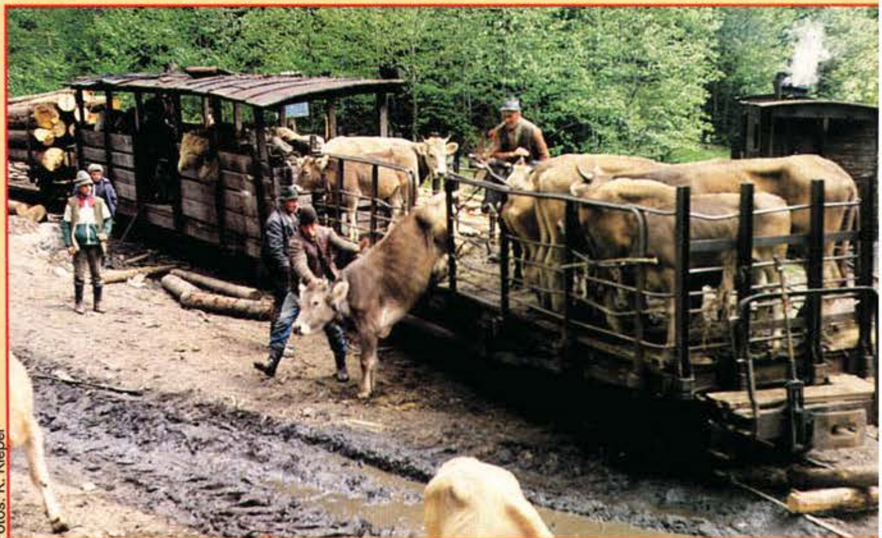
Souvenirs
In Korand, südlich von Sovata, töpfert das ganze Dorf. Die Vasen und Krüge hängen bzw. stehen an Zäunen, Häusern und Scheunen.

Hilfsbereitschaft
Unvorstellbar groß für unsere Verhältnisse.



Fotos: K. Kieper

elbstgebautem Fahrwerk der Strecken- und Waldarbeiter in Berzasca.



Die Rindviecher werden in Macirlau, an der Strecke Vişeu des Sus–Coman, entladen.

Ihre limitierte Serie!
Jetzt bestellen bei:
MEB-Spezialverkauf
Postfach 28
13161 Berlin

FÜR DIE SCHNELLSTEN!

FREIE FAHRT FÜR DIE LETZTEN 500 SERIEN!





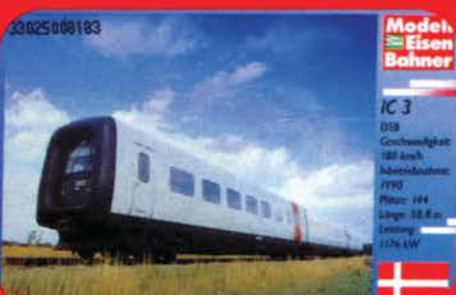


Nutzen Sie Ihre Chance jet

Wer schnell bestellt, hat gute Karten

Limitierte Auflage 200





5,6 Minuten Tokyo oder lieber sammeln, tauschen, zeigen. Denn sehen lassen können sich die Telefonkarten auf jeden Fall. In grafisch hervorragender Umsetzung ist auf jeder Karte einer von insgesamt acht ausgewählten Hochgeschwindigkeitszügen abgebildet. Exklusiv vom MODELL EISENBAHNER für seine Leser und Freunde der Eisenbahn. O-Kartenserie in limitierter Auflage von nur 2000 Stück je Motiv.





VERTRAUENSGARANTIE

Sichern Sie sich jetzt Ihre komplette Serie »Die schnellsten Züge der Welt«. Senden Sie noch heute den ausgefüllten Coupon an:

MEB-Spezialverkauf
Postfach 28 · Borkumstraße 2 · 13161 Berlin

Mir ist bekannt, daß ich diese Bestellung schriftlich bei obiger Adresse innerhalb von 10 Tagen nach Eingang dieser Bestellung widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.





Coupon einfach ausschneiden und absenden an: MEB-Spezialverkauf, Postfach 28, 13161 Berlin

B E S T E L L C O U P O N

☐ **Ja, ich bestelle die achtteilige Telefonkarten-Serie mit den schnellsten Zügen der Welt.**

Ich bestelle ☐ die Komplettserie zum Preis von DM 400,00 (8 verschiedene Motive). Ich erhalte sofort alle bisher erschienenen Karten und weitere in monatlicher Einzellieferung.

Ich zahle ☐ bequem und einfach per Bankeinzug.

☐ schicken Sie mir eine Rechnung.

Kontonummer (kein Sparkonto) Bankleitzahl (bitte vom Scheck abschreiben)

Name des Geldinstitutes

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ Ort

✗

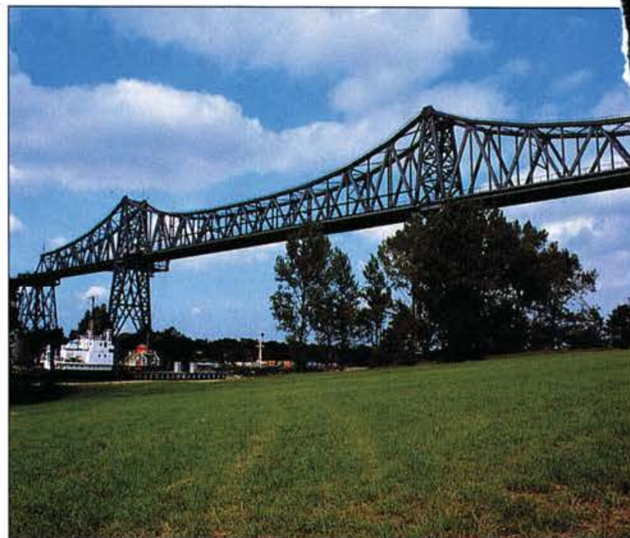
Datum, 1. Unterschrift

MEB Vertrauensgarantie: Mir ist bekannt, daß ich diese Bestellung schriftlich beim MEB-Spezialverkauf, Postfach 28, 13161 Berlin, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang dieser Bestellung widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

✗

VORSCHAU





So bauen wir. *Gebäude aus der Schachtel bauen kann jeder. Wieviel Varianten aber in solchem Bausatz stecken, erleben wir am Beispiel des Bahnbetriebsgebäudes von Kibri. Das ist nicht nur preiswert, sondern verleitet zu kreativen Weiterüberlegungen zumal erläutert wird, wie man die Bausätze trennt und wieder fügt.*

Hochbrücke. *Mitten im kuchenbrettflachen schleswig-holsteinischen Land erhebt sich bei Rendsburg eine 42 Meter hohe Eisenbahnbrücke mit kilometerlangen An- und Abfahrrampen. Wie die Bauleute 1913 die niveaufreie Kreuzung zwischen Eisenbahnzügen und Hochseeschiffen meisterten, erfuhren wir am Nord-Ostsee-Kanal.*

Heft 9/93 ist ab 1. September im Handel!



Reserven. *Dampflokomotiven werden knapp? Mitnichten. Johannes Glöckner entdeckte in Bulgarien die Strategische Reserve der Staatsbahn. Dort, in Kalojanovetz, stehen allein von der Baureihe 52 der DR 52 Maschinen! Hinzu kommen die Baureihen 42, 58, 93 und andere. Eine Sensation? Eine Sensation!*

Inselbahn Langeoog. *Die Inselbahn ist zu verkaufen! Zwar nicht die ganze Bahn, doch ersetzt die ostfriesische Inselbahn Langeoog den Fahrzeugpark der „Ersten Garnitur" gegen Neubaufahrzeuge im Oldtimerlook. Die Originalfahrzeuge sollen dafür veräußert werden. Näheres ausführlich im nächsten Heft.* ▶



Impressum

MODELL EISENBAHNER
Vereinigt mit



Redaktionsanschrift
Borkumstraße 2 • 13189 Berlin
Briefpost: Postfach 28, 13161 Berlin
Telefon: 47805-0
Pakete und Päckchen:
Borkumstraße 2, Paketausgabe,13189 Berlin

Telefon: (030) 47 805 0
Telefax: (030) 47 805 131

Redaktion
Fritz Borchert (Chefredakteur) 47 805 118
Rainer Ippen (Test, Technik) 47 805 136
Georg Kerber (Modell) 47 805 132
Wolf-Dietger Machel (Vorbild) 47 805 117
Gisela Neumann (Leser-Service) 47 805 119
Jörg Lübben (Produktion) 47 805 135

Abo Service
Helga Olboeter 47 805 233

Bild
Andreas Stirl

Layout & Satz
GRAFIKSTUDIO MANN





Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH
Borkumstraße 2 • Postfach 28
13161 Berlin
Telefon: 47 805 100 • Telefax: 47 805 250

Geschäftsführer
Dr. Harald Böttcher • Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage • GmbH & Co KG •
Anzeigenabteilung MODELL EISENBAHNER
Telefon: 0711/182-01 • FS 722036
Telefax: 0711/182-1349

Anzeigenleitung
Gerhard Merkel
Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Stilz

Anzeigenpreise
Preisliste Nr. 11, gültig ab 1/93
Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

Reproduktion
City Repro Berlin

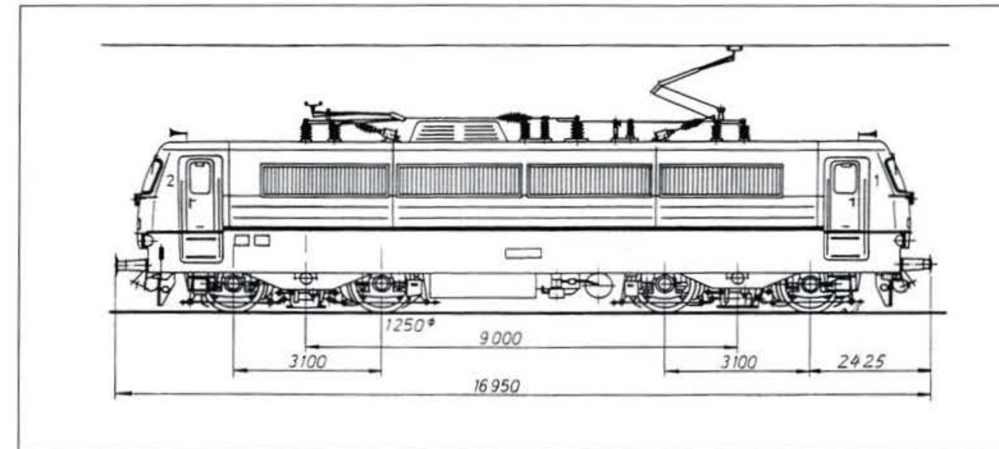
Druck
Grafischer Großbetrieb Pößneck



Im blau-grauen Outfit des Lieferzustandes zeigt sich die 181 002 im Jahre 1972 in Kaiserslautern.
Foto: Mehnert

DB 181.0/ 181.1

Zeichnung im Maßstab 1:160 ≙ Nenngröße N
Nenngröße 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33; Z: x 0,72



Ausgewählte Daten: Radsatzanordnung Bo'Bo' • Stromsystem 16 $^{2}/_{3}$ Hz, 15 kV und 50 Hz, 25 kV • Höchstgeschwindigkeit 150 km/h • größte Anzugsfahrkraft 314 kN • Dauerleistung 3 000 kW • elektrische Bremse 5 200 kW • Dienstmasse 84 t • Treibraddurchmesser 1 250 mm • stufenlose Thyristorsteuerung



Fabrikneu präsentiert sich im Sommer 1967 die E 310 004, spätere 181 004, fertig zur Lieferung an die DB.
Foto: AEG



Güterwagen der Gattung Rs 680 im Jahre 1980.
Foto: Fotodienst/Mantel

DB 181.0/181.1

Nach der Elektrifizierung der Übergangsstrecken zur SNCF im Raum Saarbrücken Anfang der 60er Jahre nahm der Verkehr zu und erforderte weitere Elektrolokomotiven für die Stromsysteme 16 ²/₃ Hz, 15 kV (DB) und 50 Hz,25 kV (SNCF). AEG und Krupp lieferten vier aus der Viersystemlokomotive E 410, heute 184.0, abgeleitete Zweifrequenzmaschinen der Baureihe E 310. Zwei Fahrzeuge erhielten zur Energierückgewinnung eine elektrische Nutzbremse (E 310 003 und E 310 004). Die im Sommer 1967 in Dienst gestellten Maschinen wurden ab 1. Januar 1968 als 181 001 bis 181 004 bezeichnet und somit der Baureihe 181.0 zugeordnet Die Lokomotiven mit Nutzbremse bekamen kurz danach die Nummern 181 103 und 181 104. Sie gehörten damit zur Baureihe 181.1.

Der Fahrzeugteil ist dem der E 410 gleich, mit dem drei längsgesickten, abnehmbaren Maschinenraumhauben und Leichtbau-Drehgestellen mit geknickten Seitenwangen sowie querelastisch in Gummi-Rollfedern geführten Radsätzen und den Siemens-Gummiring-Kardanantrieb. Die Dachausrüstung ist für 25 kV isoliert, und es sind zwei Einholm-Stromabnehmer SBS 65 aufgebaut. Die Anwendung steuerbarer Thyristoren ermöglichte die kontakt- und stufenlose Steuerung von Fahrmotorspannung und -strom.

Nach umfangreichen Testeinsätzen, bei denen die Maschinen mit Nutzbremse erst nach Einbau weiterer Glättungsdrosseln den Anforderungen entsprachen, standen sie ab Anfang 1968 dem Bw Saarbrücken zur Verfügung und fuhren im Zugdienst bis nach Metz. Ab Sommerfahrplan 1968 kamen sie bis Frankfurt (M.) und fuhren bis 1978 u.a. das TEE-Zugpaar „J.W.v.Goethe".

Bis Mitte der 70er Jahre beförderten die Lokomotiven im Raum Saarbrücken auch Güterzüge bis zu 1 800 t Masse. Die Maschinen waren und sind in Saarbrücken beheimatet. Ausgemustert wurden die 181 002 (1988) und 181 103 (1984). Die noch blaue 181 104 und die türkis-beige181 001 befinden sich im Güterzugdienst nach Völklingen, Forbach (SNCF) und Dillingen.

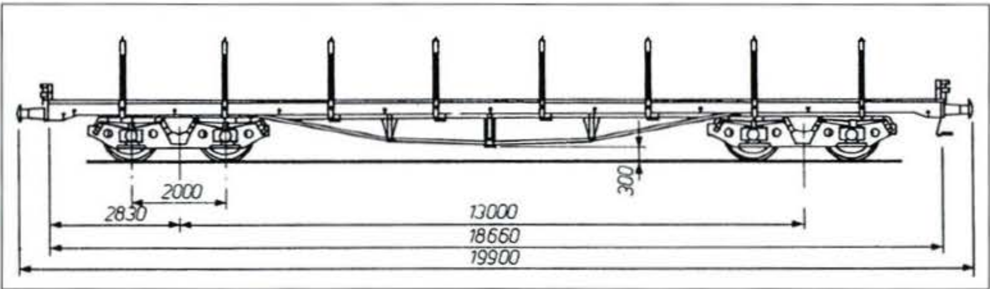
D. Bäzold



Die 181 001 am 8. Mai 1991 in türkis-beiger Farbgebung beim Umsetzen im Bahnhof Forbach (SNCF). Foto: Bäzold

Rs 680

Zeichnung im Maßstab 1:160 ≙ Nenngröße N
Nenngröße 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33; Z: x 0,72



Ausgewählte Daten: Ladefläche 51,0 m² • Ladevolumen - m³ • Tragfähigkeit 55,5 t *) • Eigenmasse 23,7 t *)

*) ohne Handbremse

Bereits 1955 ergänzte die Deutsche Bundesbahn ihren Flachwagenpark durch zahlreiche Wagen der Gattung SSlmas 53. Später als Rs 680 bezeichnet, wurden diese Fahrzeuge teilweise mit Handbremsbühnen an der Stirnseite ausgerüstet.

Das aus sechs Langträgern gebildete Untergestell wird durch ein Sprengwerk verstärkt. Der Fußboden besteht aus Holzbohlen. Die an den Stirnseiten vorhandene Borde können heruntergeklappt werden.

Der Wagen eignet sich insbesondere zum Transport von schweren und langen Erzeugnissen der Stahlindustrie.



Die ebenfalls noch blau-graue 181 103 steht am 20 April 1984, wenige Monate vor ihrer Außerdienststellung, im Bw Saarbrücken. Foto: Sammlung Bäzold

Exclusive 110.1 oder klassische 140?

EXCLUSIVE

Art.-Nr. 43392 2L=
Art.-Nr. 43990 3L~
Abbildung: Vorserienmuster

CLASSIC

Art.-Nr. 43421 2L=

Jahrzehnte waren sie das Rückgrat der Zugförderung in Deutschland. Unverzichtbar beim Vorbild und heiß begehrt im Modell: Die Maschinen der 110/140-Familie.

Sie gehören zum Standard-Repertoire jedes Modellbahn-Programms. Aber gerade in ihrer Selbstverständlichkeit liegt die große Herausforderung. Darum widmet ROCO der Baureihe 110.1 ein völlig neu konstruiertes H0-Modell in EXCLUSIVE-Ausführung. Unter dem seidenmatt lackierten Lokkasten mit Regenrinne und feinsten Dachaufbauten verbirgt sich ein High-Tech Innenleben mit Digital-Schnittstelle und allen Attributen, die Sie von den jüngsten ROCO-Entwicklungen gewöhnt sind.

Demnächst in Zweileiter-Gleichstrom und Mittelleiter-Wechselstrom-Ausführung erhältlich.

Wieder lieferbar ist jetzt auch die Baureihe 140 in bewährter, robuster und preisgünstiger ROCO CLASSIC-Ausführung.

Ob EXCLUSIVE oder CLASSIC – ROCO bietet in jedem Fall ein unerreichtes Preis-Leistungsverhältnis und die Freude an perfekter Modellbahn exakt im Maßstab 1:87!



A: ROCO MODELLSPIELWAREN
Ges. m. b. H. & Co. KG
A-5033 Salzburg
Jakob-Auer-Straße 8

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN AG
CH-9443 Widnau (SG)
Birkenstrasse 109

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels-KG, D-83395 Freilassing
Georg-Wrede-Straße 49